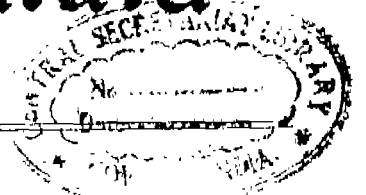




भारत का राजपत्र The Gazette of India

प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY



सं. 19]

नई दिल्ली, शनिवार, मई 11, 1996/वैशाख 21, 1918

No. 19]

NEW DELHI, SATURDAY, MAY 11, 1996/VAISAKHA 21, 1918

इस भाग में भिन्न पृष्ठ संख्या दी जाती है जिससे कि यह अलग संकलन के रूप में रखा जा सके

Separate Paging is given to this Part in order that it may be filed as a separate compilation

भाग II—खण्ड 3—उप-खण्ड (i) PART II—Section 3—Sub-section (i)

भारत सरकार के मंत्रालयों (रक्षा मंत्रालय को छोड़कर) और केन्द्रीय अधिकारियों (संघ राज्य क्षेत्र प्रशासनों को छोड़कर) द्वारा बिधि के अन्तर्गत बनाए और जारी किए गए साधारण सांविधिक नियम (जिनमें साधारण प्रकार के आदेश, उप-नियम आदि सम्मिलित हैं)।

General Statutory Rules (including Orders, Bye-laws etc. of a general Character) issued by the Ministries of the Government of India (other than the Ministry of Defence) and by the Central Authorities (other than the Administration of Union Territories).

गृह मंत्रालय

नई दिल्ली, 23 अप्रैल, 1996

MINISTRY OF HOME AFFAIRS

New Delhi, the 23rd April, 1996

सां. का. नि. -201—राष्ट्रपति संविधान के अनुच्छेद 309 के परम्पुफ द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, पुलिस अनुसंधान और विकास ब्यूरो (कांस्टेबल) भर्ती नियम 1975 का संशोधन करने के लिये निम्नलिखित नियम बनाते हैं, अर्थात् :-

- (1) इन नियमों का संक्षिप्त नाम पुलिस अनुसंधान और विकास ब्यूरो (कांस्टेबल) भर्ती (संशोधन) नियम 1996 है।
 - (2) ये राजपत्र में प्रकाशन की तारीख को प्रवृत्त होंगे।
2. पुलिस अनुसंधान और विकास ब्यूरो (कांस्टेबल) भर्ती नियम 1975 को अनुसूची में,

(i) स्तंभ 4 की प्रविष्टि के स्थान पर निम्नलिखित प्रविष्टि रखी जाएगी, अर्थात् :-

“825-15-900 दरी. 20-1200 रु. मैट्रिक उत्तीर्ण व्यक्तियों के लिये”

(ii) स्तंभ 11 की प्रविष्टि के स्थान पर निम्नलिखित प्रविष्टि रखी जाएगी, अर्थात् :-

“प्रतिनियुक्ति पर स्थानान्तरण/स्थानान्तरण जिसके न हो सकने पर सीधी भर्ती द्वारा।”

[सं. 11/10/73-प्रशा. I/जी पी. ए० -II]
के. पी. शशिधरन, उप सचिव

G.S.R. 201.—In exercise of the powers conferred by the proviso of article 309 of the Constitution, the President hereby makes the following rules to amend the Bureau of Police Research and Development (Constables) Recruitment Rules, 1975, namely :

- (1) These rules may be called Bureau of Police Research and Development (Constables) Recruitment (Amendment) Rules, 1996.
- (2) They shall come in force on the date of their publication in the Official Gazette.

2. In the Schedule to the Bureau of Police Research and Development (Constables) Recruitment Rules, 1975 :-

- (i) in column 4, for the entry the following entry shall be substituted, namely :-
“Rs. 825-15-900-EB-20-1200 for matriculates.”
- (ii) in column 11, for the entry the following entry shall be substituted, namely :-
“Transfer on deputation/transfer failing which by direct recruitment”.

[No. 11/10/73-Admn. I/GPA-II]
K. P. SASIDHARAN, Dy. Secy.

जब भूतल परिवहन मंत्रालय

(पोत परिवहन विभाग)

नई दिल्ली, 26 अप्रैल, 1996

वाणिज्य पोत परिवहन

गा. का. नि. 202.—वाणिज्य पोत परिवहन (नौपरिवहन की सुरक्षा) नियमों का निम्नलिखित प्रारूप जिसे केन्द्रीय सरकार वाणिज्य पोत परिवहन अधिनियम, 1958 (1958 का 44) की धारा 458 के साथ पठित धारा 356 द्वारा प्रयुक्त शक्तियों का प्रयोग करते हुये और वाणिज्य पोत परिवहन (संकट संदेश और नौपरिवहन सम्बन्धी चेतावनियों) नियम, 1964 को अधिस्तान्त करते हुए बनानी चाहती है, उन सभी व्यक्तियों की जानकारी के लिए प्रकाशित किया जाता है जिनके उनसे प्रभावित होने की सम्भावना है और यह सूचना दी जाती है कि उक्त प्रारूप पर उस तारीख से जिसको उस राजपत्र की प्रतियाँ जिसमें यह अधिसूचना प्रकाशित की जाती है, जनता को उपलब्ध करा दी जाती है, 45 दिन की अवधि की समाप्ति पर या उसके पश्चात् विचार किया जायेगा।

किन्हीं ऐसे आक्षेपों या सुझावों पर जो उक्त प्रारूप नियमों की बाबत इस प्रकार विनिश्चित अवधि की समाप्ति के पहले किसी व्यक्ति से प्राप्त होंगे, केन्द्रीय सरकार विचार करेगी।

1. संक्षिप्त नाम, प्रारम्भ और लागू होना

1. इन नियमों का संक्षिप्त नाम वाणिज्य पोत परिवहन (नौपरिवहन की सुरक्षा) नियम 1996 है।

2. इन नियमों में जसा अन्यथा उपबंधित है उसके सिवाय, इन नियमों के उपबन्ध, इन नियमों के राजपत्र में प्रकाशन की तारीख से लागू होंगे।

3. ये नियम निम्नलिखित पर लागू होंगे :—

(क) सभी समुद्रगामी भारतीय पोत,

(ख) भारतीय पोतों से भिन्न ऐसे पोत जो भारत के राज्य क्षेत्रीय सागर क्षेत्र में हों,

परन्तु ये नियम निम्नलिखित पर लागू नहीं होंगे, यै

(i) यांत्रिक साधनों द्वारा न चलाए जाने वाले पोत :

(ii) वाणिज्य पोत परिवहन अधिनियम, 1958 के भाग XV के अधीन पंजीकृत चलत पोत

(iii) वाणिज्य पोत परिवहन अधिनियम, 1958 के XV-क अधीन पंजीकृत मत्स्य जलयान

(iv) क्रीडा नाविकाएँ

4. ये नियम ऐसे पोतों को लागू नहीं होंगे जो व्यापार अथवा ऐय संक्रियाओं में लगे हो जहाँ विशेष नौपरिवहन और कार्यपालन संबंधी अपेक्षाओं के लिए उपयुक्त शोध और नौपरिवहन संबंधी उपकरणों की व्यवस्था की गई हो। ऐसे प्रत्येक नए अथवा विशेष प्रवर्धनों की पृथक्-पृथक् जांच की जाएगी। यदि ये प्रवर्धन इन नियमों की सामान्य अपेक्षाओं के अन्तर्गत संतोषजनक पाये जाते हैं तो उन्हें अनुमोदित किया जाएगा।

2. परिभाषा :

इन नियमों में जय तक सन्दर्भ से अन्यथा अपेक्षित न हो,

(क) "अधिनियम" से वाणिज्य पोत परिवहन अधिनियम, 1958 (1958 का 44) से अभिप्रेत है।

(ख) "अनुमोदित" से पोत परिवहन महानिदेशक द्वारा अनुमोदित अभिप्रेत है।

(ग) "स्वचालित रेडार आलेखन सहायक" (ए आर पी ए) से वह रेडार अभिप्रेत है जिसमें लक्ष्यों की प्राप्ति तथा आलेखन के लिए और

सुसंगत अन्तर्राष्ट्रीय समुद्री संगठन मानकों का अनुपालन करने के लिए आवश्यकताओं की व्यवस्था हो।

(घ) "सेतु" से अभिप्रेत उस क्षेत्र से है जिसमें नौपरिवहन और पोत का नियंत्रण किया जाता है और इसमें डील हाउस चाट" कक्ष तथा सुसंगत अन्तर्राष्ट्रीय समुद्री मानकों की अपेक्षाओं का अनुपालन करने से सम्बन्धित सेतु खंड भी सम्मिलित है।

(ङ) "टक्कर विनियमों" से अभिप्रेत है तारीख 25 जून, 1975 को गा. का. नि 320 द्वारा प्रकाशित और समय-समय पर यथा संशोधित वाणिज्य पोत परिवहन (समुद्र में टक्करों का निवारण विनियम 1975)।

(च) पोत के सम्बन्ध में "निमित्त" से अभिप्रेत है निर्माण की वह अवस्था जहाँ :—

(i) कील लगा दिया गया है; अथवा

(ii) किसी विशिष्ट पोत के संबंध में पहचाने जाने योग्य निर्माण प्रारम्भ हो गया है; या

(iii) उस पोत का गम्भीर प्रारम्भ कर दिया गया है जिसमें कम से कम 50 टन अथवा सभी संरचनात्मक सामग्री अनुमानित परिमाण का 1% जो भी कम हो, समाविष्ट हो।

(छ) "प्रतिष्थानिक गम्भीरता मापी" से अभिप्रेत है जल की गहराई मापने से और सुसंगत अन्तर्राष्ट्रीय समुद्री संगठन मानकों की अपेक्षाओं का अनुपालन करने के लिए प्रयुक्त उपकरण।

(ज) "आपाती स्टीयरिंग स्थिति से अभिप्रेत है, पोत पर वह स्थिति जहाँ से नौपरिवहन और स्टीयरिंग गियर उप क्षेत्र के बीच स्टीयरिंग गियर के प्रचालन के लिए प्रयुक्त प्रेषण प्रणाली के खराबी हो जाने की स्थिति में जलयान को स्टीयर किया जा सकता है।

(झ) "पूर्णध स्वामीविकसूचक" से अभिप्रेत है विना बताने वाले बड़े उपकरण जिसमें पूर्णधस्वामी के भिन्नान्त का उपयोग किया जाता है और सुसंगत अन्तर्राष्ट्रीय समुद्री संगठन मानकों की अपेक्षाओं का अनुपालन किया जाता है।

(ञ) अन्तर्राष्ट्रीय समुद्री संगठन मानकों से अभिप्रेत है अन्तर्राष्ट्रीय समुद्री संगठन की सभा द्वारा अनुमोदित और प्रकाशित तथा समय-समय पर यथा संशोधित सिफारिशों, मार्ग निर्देश अथवा मानक।

(ट) "अन्तर्राष्ट्रीय संकेत कोड" से अभिप्रेत है सुरक्षा, आपाती और संकेत संदेशों के प्रेषण के लिए प्रयुक्त और अन्तर्राष्ट्रीय समुद्री संगठन द्वारा अनुमोदित संकेत कोड।

(ठ) "सूचकीय दिक्सूचक" से अभिप्रेत है वह उपकरण जो सुसंगत अन्तर्राष्ट्रीय समुद्री संगठन मानकों की अपेक्षाओं पूर्ण करता हो।

(ड) "वाणिज्य पोत खोज और बचाव नियम पुस्तक" से अभिप्रेत है समुद्र में पोतों की खोज और बचाव संक्रियाओं के लिए मार्गदर्शन हेतु अन्तर्राष्ट्रीय समुद्री संगठन द्वारा प्रकाशित नियम पुस्तक।

(ढ) "मील" से अभिप्रेत है 1853.111 मीटर के एक नौ समुद्री मील।

(ण) "ताविकों के लिए सूचनाओं" से अभिप्रेत है भारत सरकार के मुख्य जल सर्वेक्षण द्वारा प्रकाशित सूचनाएँ। इसमें नौमिना क्षेत्र सम्बन्धी चेतावनिया और वार्षिक सूचनाएँ भी सम्मिलित हैं।

(त) "रेडार संस्थापन" से अभिप्रेत है ऐसा संस्थापन जो टक्करों से उनके बचाव और तथा नौपरिवहन और सुसंगत अन्तर्राष्ट्रीय समुद्री संगठन मानकों का अनुपालन करने के लिए प्रयुक्त किया जाता है।

(थ) "रेडियो दिशा खोजी उपकरण" से अभिप्रेत है आने वाले किसी रेडियो संकेत की दिशा की खोज करने और सुसंगत अन्तर्राष्ट्रीय समुद्री संगठन मानकों का अनुपालन करने वाले उपकरण।

(द) "रेडियो विनियम" से अभिप्रेत है हाल ही में सम्पन्न अन्तर्राष्ट्रीय दूर संचार सम्मेलन से सम्बद्ध रेडियो विनियम।

(ध) "धूम्रपान सूचक की वर" से अभिप्रेत है वह उपस्कर जो उस दर को विनिर्दिष्ट करता है जिस पर पोत धूम्रपान है और जो सुसंगत अन्तर्राष्ट्रीय समुद्री संगठन मानकों की अपेक्षाओं को पूरा करता है।

(न) "मार्ग-निर्धारण प्रणाली से अभिप्रेत है एक अथवा एक से अधिक मार्ग या मार्ग-निर्धारण उपायों की प्रणाली जिसका उद्देश्य टक्करों और उनके भूयुक्त हो जाने के जोखिम को कम करना है। इस अन्तर्राष्ट्रीय समुद्री संगठन द्वारा यातायात पृथक्करण स्कीम, द्विमार्गीय, सिफारिश किए गए पथ बचाए जाने वाले क्षेत्रतटवर्ती यातायात क्षेत्र, बचकरदार मार्ग, ऐहतिपाती क्षेत्र और गहरे जलमार्ग सम्मिलित है।

(प) "अनुसूची" से अभिप्रेत है इन नियमों की अनुसूची।

(फ) "गति और दूरी सूचक" से अभिप्रेत है वह उपस्कर जो जलयान की गति और समुद्र में पोत द्वारा तय की गई दूरी को बताता और सुसंगत अन्तर्राष्ट्रीय समुद्री संगठन के मानकों को पूरा करता है।

भाग-1

नौपरिवहन और सुरक्षा सम्बन्धी संसूचना

3. सम्प्रेषण :—

1. सभी नौपरिवहन और सुरक्षा सम्बन्धी संसूचना निम्नलिखित में से किसी एक अथवा एक से अधिक विधियों का उपयोग करके किये जाएंगे।

(क) जब रेडियो टेलीग्राफी अथवा अंकीय चयनात्मक आवाहक सुविधा सहित अथवा रहित टेलीफोनो अथवा मर्कोरी बेंच प्रत मुद्रण प्रणाली का उपयोग किया जा रहा हो तो रेडियो विनियमों में विनिर्दिष्ट प्रक्रिया अथवा अब उपग्रह आधारित प्रणाली का उपयोग किया जा रहा हो तो अन्तर्राष्ट्रीय समुद्री उपग्रह संगठन द्वारा विनिर्दिष्ट प्रक्रिया।

(ख) जब भाषा सम्बन्धी कठिनाई अनुभव की जा रही हो तो अन्तर्राष्ट्रीय संकेत कोड विहित कोड।

(ग) जब अंग्रेजी में टेलीफोन द्वारा संवृचित किया जा रहा हो तो मानक समुद्री नौपरिवहन शब्दावली।

2. नौपरिवहन और सुरक्षा सम्बन्धी संसूचना के प्रयोजनार्थ वाणिज्य पोत परिवहन (रेडियो) नियम, 1983 की अपेक्षाओं के अनुसार के अतिरिक्त 150 टन सकल टनभार वाले और इससे अधिक टनभार वाले प्रत्येक पोत में निम्नलिखित होना चाहिए :—

(क) अन्तर्राष्ट्रीय कोड पताकाओं का एक सेट।

(ख) अन्तर्राष्ट्रीय कोड संकेत।

(ग) मानक समुद्री नौपरिवहन शब्दावली से सम्बन्धित अन्तर्राष्ट्रीय समुद्री संगठन के प्रकाशन।

(घ) सुसंगत अन्तर्राष्ट्रीय समुद्री संगठन मानकों की अपेक्षाओं को पूरा करने वाला संकेतन लैम्प।

(ङ) टक्कर विनियमों के उपाबंध IV में विनिर्दिष्ट संकट संकेतों को संसूचित करने के साधन।

3. जब भी किसी संसूचना में कोई तारीख व समय उपदर्शित किया जाना हो, वह सर्वव्यापी सम्बन्धित समय (यू. टी. सी.) में उपदर्शित किया जाएगा।

4. संकट संवेक्षण :—

1. जब भी किसी जहाज का मास्टर इस निष्कर्ष पर पहुंच जाए कि उसका जहाज ऐसे महिकट संकट में है, जिसके कारण जहाज या किसी व्यक्ति के जीवन की हानि हो सकती है तो वह अपनी संचार प्रणाली की पहुंच के भीतर सभी पोतों और तटीय केन्द्रों को सख्त आपा/ में, अधिमानतः (अंग्रेजी में) संकट संदेश भेजेगा।

2. ऐसे संदेश से पूर्व "संकट" उपदर्शित करने वाला समचित संकेत जोड़ कर संदेश भेजा जाएगा और रेडियो विनियमों में विहित प्रक्रियाओं के उपयोग से उसे प्रेषित किया जाएगा।

3. ऐसे संदेश भेजते समय इसमें कम से कम निम्नलिखित सूचनाएं अवश्य सम्मिलित की जाएगी :—

(क) तारीख एवं समय जब संकेत दिया गया।

(ख) पोत की अवस्थिति।

(ग) संकट उत्पन्न करने वाली परिस्थितियां, और

(घ) यदि पोत का त्याग करना है, तो बचाव नौकाओं की प्राप्यता तथा मौसम की विद्यमान दशाएं।

4. प्रत्येक पोत का मास्टर जो पोत का त्याग करने का आदेश देता है, वाणिज्यिक पोत (रेडियो) नियम 1983 के अन्तर्गत उपदर्शित स्वचालित की गई सूक्ति तथा वाणिज्यिक पोत (प्राण रक्षक साधन) नियम 1991 की अपेक्षाओं के अनुसार आपातकालीन स्थिति उपदर्शित करने वाले रेडियो बीकन को सक्रिय करने का भी आदेश देगा।

5. अत्यावश्यकता संदेश :

1. जब भी किसी पोत के मास्टर के पास यह विश्वास करने के लिए कारण है कि उसका पोत या पोत पर के किसी व्यक्ति का जीवन संकट में है और तट केन्द्रों तथा अन्य पोतों को सतर्क करने की आवश्यकता है, परन्तु संकट इतना अधिक नहीं है कि जहाज का त्याग या किसी प्रकार की तत्काल आवश्यकता अपेक्षित हो तो वह एक "आत्यावश्यकता संदेश" भेजेगा। इस प्रकार का संकेत, जहां भी व्यवहार्य हों, किसी विनिर्दिष्ट तट रेडियो केन्द्र या किसी ज्ञात निकटवर्ती पोत को प्रेषित किया जाएगा। इस प्रकार के संकेतों का तब भी प्रयोग किया जा सकता है, जब किसी पोत का मास्टर यह चेतावनी देना चाहता है कि परिस्थितियां ऐसी हैं कि उसके लिए यह आवश्यक हो गया है कि वह कुछ समय पश्चात् संकट संदेश भेजे। तथापि, ऐसे मामलों में, संकेत किसी विनिर्दिष्ट केन्द्र को संबोधित करने की आवश्यकता नहीं है, परन्तु परिस्थितियों को स्पष्ट रूप से, उपदर्शित किया जाना चाहिए।

2. इस प्रकार के संदेश से पूर्व "अत्यावश्यकता" उपदर्शित करने वाले समचित कोड जोड़ा जाना चाहिए और रेडियो विनियमों में विहित प्रक्रिया का प्रयोग करते हुए उनका प्रसारण किया जाना चाहिए।

3. इस प्रकार के संदेश भेजते समय उनमें कम से कम निम्नलिखित सूचना अवश्य सम्मिलित होनी चाहिए :—

(i) समय, तारीख तथा पोत की अवस्थिति,

(ii) पोत का जल-मार्ग, गति एवं मूल गंतव्य स्थान,

(iii) यथाव्यवहार्य व्यौरों सहित पोत पर उत्पन्न समस्या की प्रकृति।

(iv) क्या किसी प्रकार की सहायता की आवश्यकता पड़ सकती है और यदि हां, तो इस प्रकार की सहायता की प्रकृति।

(v) क्या पोत की किसी निकटवर्ती पत्तन की ओर मोड़ दिया गया है और यदि हां, तो बन्दरगाह का नाम और पहुंचने की संभावित तारीख तथा समय, और

(vi) इस प्रकार की प्रतिकूल परिस्थिति को नियंत्रित करने के लिए किए गए प्रयास तथा ऐसे प्रयासों के परिणामों का व्यौरा।

4. उप-नियम (1) के अनुपालन में संदेश भेजने के पश्चात्, यदि संभव हो, तो पोत का मास्टर प्रत्येक घंटे के पश्चात् पुनः संदेश भेजेगा परन्तु किसी भी परिस्थिति में यह अन्तराल तीन घंटे से अधिक नहीं होगा। इस प्रकार के संदेशों में कम से कम निम्नलिखित सूचना होगी :—

(i) समय, तारीख तथा जहाज की अवस्थिति,

(ii) जहाज का जल-मार्ग तथा गति,

(iii) जहाज पर परिस्थिति में परिवर्तन, यदि कोई हो,

5. यदि किसी पोत का मास्टर जिसने उप-नियम (1) के अनुपालन में कोई संदेश भेज दिया है और इस निष्कर्ष पर पहुँचता है कि पोत या पोत के किसी भी व्यक्ति के जीवन को अब कोई खतरा नहीं है अथवा एहतिवादी कार्रवाई करने की आवश्यकता नहीं है अथवा यदि पोत पत्तन पर पहुँच गया है, तो वह तट रेडियो केन्द्र तथा उस क्षेत्र में स्थित पोतों को तुरन्त उस "अत्यावश्यकता" संदेश को निरस्त करने का संदेश भेजेगा।

6. सुरक्षा संबंधी संदेश :

1. जब किसी पोत के मास्टर को नीचे दी गई परिस्थितियों का सामना करना पड़ जाए :—

- (i) बर्फ,
- (ii) त्यक्त पोत,
- (iii) तूफान या उष्णकटिबंधीय परिक्रामी तूफान या मध्याक्षांश वायु,
- (iv) 68 कि.मी./प्रति घंटा या अधिक की गति से चलने वाली हवाओं के साथ उपशीतल वायु तापमान जिसके कारण जहाज के ढाँचे पर बर्फ जमा हो जाए।

(v) 95 कि.मी./प्रति घंटा या अधिक की गति से चलने वाली हवाएँ, जिनके संबंध में तूफान की कोई चेतावनी प्राप्त नहीं हुई, या

(vi) नीपरिवहन को पहुँचने वाला कोई अन्य प्रत्यक्ष खतरा तो वह मास्टर उसके पास उपलब्ध सभी संभव साधनों से निकटवर्ती पोतों तथा निकटतम तट रेडियो केन्द्र को जिससे वह सम्प्रेषण स्थापित कर सकता है "सुरक्षा" संदेश इस अनुरोध के साथ भेजेगा कि उसे, समुचित प्राधिकारी को पुनः प्रसारित कर दिया जाए।

2. ऐसे संदेश से पहले "सुरक्षा" उपदर्शित करने वाला समुचित कोड जोड़ कर उसे अंग्रेजी में सरल भाषा में या अन्तर्राष्ट्रीय संकेत कोड के माध्यम से अथवा रेडियो विनियमों में बिहित प्रक्रियाओं का प्रयोग करते हुए मौसम विज्ञान संबंधी मौसम कोड द्वारा प्रसारित किया जाना चाहिए।

3. जब इस प्रकार के संदेश भेजे जाएं तो उनमें कम से कम निम्न-लिखित सूचना सम्मिलित की जाएगी—

(क) बर्फ, त्यक्त पोत या नीपरिवहन को किसी अन्य प्रत्यक्ष खतरे के मामले में :—

- (i) देखी गई बर्फ, त्यक्त पोत या खतरे का प्रकार
- (ii) खतरे की अद्यतन स्थिति,
- (iii) अद्यतन देखे गए खतरे का समय तथा तारीख, और
- (iv) बहाव की गति व दिशा, यदि कोई हो,
- (ख) उष्ण कटिबंधीय परिक्रामी तूफान या मध्याक्षांश दाब के मामले में :—
- (i) एक विवरण जिसमें यह बताया गया हो कि पोत तूफान या दाब से जूझ चुका है अथवा पोत के निकटवर्ती क्षेत्र में तूफान या दाब उत्पन्न हो रहा है अथवा तूफान या दाब मौजूद है,
- (ii) देखे जाने के समय पोत की अवस्थिति, समय तथा तारीख,
- (iii) हेक्टोपास्कल (एकव फी ए) में संशोधित किया गया वायुवा-मापीय दाब।
- (iv) पिछले 3 घंटों के दौरान वायुदाब प्रवृत्ति।
- (v) हवा की सही दिशा तथा वेग।
- (vi) समुद्र की स्थिति, (अत्यल्प तरंगित, शान्त, प्रक्षुब्ध या खुरा मागर)।
- (vii) महातरंगों की ऊँचाई (हल्की, मध्यम ऊँची) जहाँ से वे तहर आ रही हैं, उनकी सही दिशा, अवधि एवं लम्बाई (छोटी, मीसत, लम्बी)।

viii) पोत का वास्तविक जल मार्ग तथा गति।

(ix) पिछले 3 घंटों के दौरान वर्षा का स्वरूप तथा सघनता, हल्की, ठक-ठक कर होने वाली, अनवरत और बुझता (अच्छी, मध्यम, खराब)।

(x) आकाश में छाए हुए बादलों का स्वरूप तथा विस्तार (नीला आकाश, घनतः मेघाच्छादित, पूर्णतः बादलों से घिरा हुआ) और

(xi) हवा तथा समुद्र का तापमान।

(ग) 95 कि.मी. प्रतिघंटा या अधिक की गति से चलने वाली हवाओं के मामले में, जिसके लिए तूफान संबंधी कोई चेतावनी प्राप्त नहीं हुई है।

भेजे जाने वाले संदेश में इस उप-नियम की धारा (ख) में दी गई के समरूप सूचना होगी।

(घ) 68 कि.मी. प्रति घंटा या अधिक की गति से चलने वाली हवाओं के साथ उपशीतल वायु तापमान जिसके कारण पोत के ढाँचे पर बर्फ जमा हो जाए :—

- (i) देखे जाने के समय पोत की अवस्थिति, तारीख तथा समय,
- (ii) हवा तथा समुद्र का तापमान, और
- (iii) हवा का वेग तथा दिशा।

4. जब भी किसी पोत का मास्टर उप-नियम (3) के यथास्थिति, खण्ड (घ) या खण्ड (ग) का अनुपालन करते हुए सुरक्षा संबंधी संदेश भेजता है, तो वह और प्रेषण करके उस संदेश को यदि संभव हो तो, प्रत्येक घंटे बाद प्रसारित करेगा। जब तक कि उसका पोत तूफान या दाब क्षेत्र से प्रभावित रहे वह किसी भी स्थिति में इस प्रकार के प्रेषण की रिपोर्ट करने में तीन घंटे से अधिक की समयावधि का अन्तराल नहीं रखेगा।

5. किसी भी पोत के मास्टर को, इस नियम के अनुसार प्रसारित संदेश प्राप्त होने पर अत्यधिक सावधानी से आगे बढ़ना चाहिए तथा जब भी आवश्यक हो जल-मार्ग या पोत की गति में परिवर्तन कर देना चाहिए जिससे कि रिपोर्ट किए गए संकेत से बचा कर नीपरिवहन किया जा सके। बर्फ जमने की सूचना दी जाए तो कप्तान हल्की गति से आगे बढ़ेगा तथा बर्फ की मौजूदगी का पता लगाने के लिए सभी संभव उपाय करेगा और सावधानी पूर्वक नीपरिवहन करेगा।

7. "संकट" या "अत्यावश्यकता" संदेश प्राप्त होने पर की जाने वाली कार्रवाई :

1. नियम 4 या 5 के अनुसार प्रसारित संदेश प्राप्त होने पर पोत का मास्टर, स्वयं के जहाज की स्थिति, जल-मार्ग, गति तथा गंतव्य स्थान का ब्योरा देते हुए संदेश प्राप्त होने की तुरन्त पुष्टि करेगा।

2. जहाँ संदेश देने वाले पोत द्वारा सहायता की संभाव्य अपेक्षा का संकेत दिया गया हो, संदेश प्राप्तकर्ता पोत के मास्टर द्वारा अधिनियम की धारा 355 अथवा 355-क के उपबंधों के अधीन इस बात का संकेत दिया जाएगा कि क्या यह ऐसी सहायता प्रदान करने की स्थिति में है और क्या उसके पास इस प्रयोजन के लिए सुविधाएँ उपलब्ध हैं।

3. उप नियम (1) और (2) में बिहित किए गए अनुसार सूचना संसूचित करने के पश्चात् संदेश प्राप्तकर्ता पोत का मास्टर इस बात का प्रबन्ध करेगा कि पारस्परिक सहमति से तय किए गए समय अन्तरालों पर संदेश प्राप्त किए जाएँ।

4. जहाँ "अत्यावश्यकता" संदेश अथवा अत्यावश्यकता संदेश के उपरान्त उसे अद्यतन बनाने के लिए प्राप्त किसी संदेश के पश्चात्, प्राप्तकर्ता पोत के मास्टर द्वारा और कोई संदेश प्राप्त नहीं किया जाता और

उसके पास यह विश्वास करने का कारण हो कि संदेश देने वाले पोत में स्थिति बिगड़ गई है, तो वह सबसे नजदीकी बचाव समन्वयन केन्द्र अथवा समुद्र तट रेडियो स्टेशन को सभी उपलब्ध सूचनाएं देते हुए उपयुक्त संदेश भेजेगा और ऐसे केन्द्र एवं रेडियो स्टेशन द्वारा दी गई सलाह से मार्गदर्शित होगा।

8. प्रत्येक पोत द्वारा, अधिनियम की धारा 214 के अन्तर्गत सरकारी लागू बुक में की जाने वाली प्रविष्टियों के अलावा निम्नलिखित प्रविष्टियां भी की जाएंगी :—

(क) पोत द्वारा भेजे गए प्रत्येक सुरक्षा, अत्यावश्यक अथवा संकट संदेश एवं परिस्थितियां जिनके कारण उक्त संदेश भेजे जा रहे,

(ख) पोत द्वारा प्राप्त की प्रत्येक अत्यावश्यकता अथवा संकट संदेश एवं उस पर की गई कार्रवाई,

(ग) नियम 11 के उप नियम (3) के उपबन्ध के अधीन सूचित की गई प्रत्येक घटना।

9. खोज एवं बचाव कार्य :

अधिनियम की धारा 355 के अनुपालन में संकट में पड़े किसी जलयान अथवा वायुयान की सहायता के लिए आवश्यकता पड़ने पर खोज एवं बचाव कार्य के लिए जाने वाले प्रत्येक पोत द्वारा, वाणिज्यिक पोत खोज एवं बचाव नियम पुस्तक के उपबंधों एवं संबंधित बचाव समन्वयन केन्द्र द्वारा दिए गए अनुदेशों के अनुसार कार्य किया जाएगा।

10. वाणिज्यिक पोत रिपोर्टिंग प्रणाली :

(1) बंगाल की खाड़ी, अरब सागर और हिन्द महासागर में 30 दक्षिण के उत्तर में के सभी भारतीय पोतों द्वारा, नाविकों को दिए गए वार्षिक नोटिस में वर्णित के अनुसार दिन में एक बार अपनी स्थिति के बारे में भारतीय के बारे में भारतीय पोत स्थिति एवं सूचना रिपोर्टिंग तंत्र (इंडियन शिप पोजिशन एण्ड इन्फार्मेशन रिपोर्टिंग सिस्टम) (इन्स-पायरर्स) को सूचना दी जाएगी।

(2) इस नियम के उप नियम (1) में विनिर्दिष्ट क्षेत्र से बाहर, एक पक्ष से दूसरे पक्ष के लिए समुद्री यात्रा पर जाने वाले प्रत्येक भारतीय पोत द्वारा अपनी स्थिति के बारे में दिन में एक बार, अन्तर्राष्ट्रीय समुद्री खोज एवं बचाव अभिसमय (कन्वेंशन) 1969 के उपबन्धों के अन्तर्गत आने वाले क्षेत्रों के लिए स्थापित पोत रिपोर्टिंग तंत्र (शिप रिपोर्टिंग प्रणाली) को सूचना दी जाएगी। ऐसे क्षेत्रों में जहां ऐसा कोई तंत्र उपलब्ध नहीं है, प्रत्येक भारतीय पोत द्वारा यथासंभव अपनी स्थिति के बारे में सूचना इन्सपायर्स अथवा इसके स्वामियों को दी जाएगी।

3. प्रत्येक पोत, समुद्र में कोई हानिकारक पदार्थ या समुद्र में प्रदूषण निवारण पर अन्तर्राष्ट्रीय अभिसमय 1973 अथवा इसके 1978 के प्रोटोकाल के उल्लंघन में किसी पोत को हानिकारक पदार्थ छोड़ते हुए देखने पर इसकी रिपोर्ट करेगा। ऐसी सूचना को इन्सपायर्स में विनिर्दिष्ट रूपविधान में दिया जाएगा एवं इसका संप्रेषण निकटतम समुद्र तट रेडियो स्टेशन अथवा बचाव समन्वयन केन्द्र को किया जाएगा।

2. पथ-निर्धारण प्रणाली :—

1. प्रत्येक पोत द्वारा अज्ञात कहीं भी पथ निर्धारण प्रणाली स्थापित हो उस का अनुसरण किया जाएगा।

2. यदि पोत का मास्टर अपने नियंत्रण के बाहर की, परिस्थितियों के कारण पूरी तरह से पथ निर्धारण प्रणाली द्वारा निवेशित रूप में, पोत चलाने में असमर्थ हो या स्थिति को उपदर्शित करने के लिए, "गुरुआ" गैरकालीन राख-साथ उस क्षेत्र में नौपरिवहन करने वाले सभी पोतों की सुरक्षा सुनिश्चित करने के लिए प्रत्येक पूर्वाधानी बरती जाएगी। ऐसी प्रत्येक घटना को

सरकारी लागू बुक में दर्ज किया जाएगा। एवं इसकी सूचना यथा शीघ्र प्रधान अधिकारी को दी जाएगी।

3. समुचित प्राधिकारी अथवा पक्षन राज्य द्वारा रिपोर्ट किए गए पथ निर्धारण प्रणाली के प्रत्येक प्रतिस्मरण की जाहे इसकी रिपोर्ट मास्टर द्वारा दी गई हो अथवा नहीं, प्रधान अधिकारी द्वारा जांच-पड़ताल की जाएगी। प्रधान अधिकारी किसी अन्य प्रशासन द्वारा की गई जांच-पड़ताल यदि कोई हो तो भी ध्यान में रखेगा। ऐसी प्रत्येक जांच-पड़ताल की रिपोर्ट महानिदेशक को प्रस्तुत की जाएगी।

भाग II

प्रहरी संगठन

12. साधारण :—जब तक अन्यथा विनिर्दिष्ट न किया गया हो, यह भाग अधिनियम के भाग के अन्तर्गत रजिस्ट्रीकृत सभी समुद्र-गामी पोतों को लागू होगा।

13. पुल डिजाइन :—

1. प्रत्येक पोत में एक सेतु व्यवस्था की जाएगी।

2. पोत को पहली बार भारतीय रजिस्ट्रीय के अन्तर्गत रजिस्ट्रीकृत करने समय सेतु के अभिन्यास का निरीक्षण और अनुमोदन किया जाएगा। इन नियमों के प्रवृत्त होने के समय यदि कोई पोत पहले से ही भारतीय पोत के रूप में रजिस्ट्रीकृत हो तो उस का निरीक्षण किया जाएगा और यथासंभव इन नियमों का अनुपालन सुनिश्चित किया जाएगा। ऐसे पोत में खांचागत परिवर्तन करने के लिए सभी कक्षा जाएगा, जब इससे नौपरिवहन सुरक्षा पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ने की संभावना हो।

14. पोतों पर कामिकों की तैनाती :—

1. प्रत्येक पोत में, अधिनियम की धारा 76 के अधीन यथा-अपेक्षित प्रमाणपत्रित अधिकारी होंगे।

2. प्रत्येक पोत को प्रथम अनुसूची में विहित प्ररूप में एक कामिक तैनाती प्रमाणपत्र जारी किया जाएगा। ऐसा प्रत्येक प्रमाणपत्र अधिकतम 5 वर्ष की अवधि के लिए विधिमान्य होगा।

15. नौपरिवहन पहरा :—

1. समुद्र में सदैव सुरक्षित नौपरिवहन के लिए पहरा रखा जाएगा।

2. पहरे की संरचना ऐसी होगी जिससे यह सुनिश्चित हो सके कि प्रहरी कामिक सभी संभव आपात स्थितियों से निपट सकेंगे। किसी भी स्थिति में सदैव सेतु पर एक कर्णधार और एक प्रहरी अधिकारी मौजूद रहेगा। पहरा देते समय, नौपरिवहन प्रहरी अधिकारी सुसंगत आई. एम. ओ. मानक में यथा विनिर्दिष्ट नौपरिवहन पहरे में पालन किए जाने वाले मूल सिद्धान्तों का पालन करेंगे।

16. इंजन कक्ष पहरा :—

1. समुद्र में सदैव इंजीनियरी संबंधी सुरक्षा पहरा रखा जाएगा।

(2) पहरे की संरचना ऐसी होगी जिसमें यह सुनिश्चित हो सके कि प्रहरी कामिक सभी संभव आपात स्थितियों से निपट सकेंगे हैं। नौपरिवहन इंजीनियर, सुसंगत "आई. एम. ओ." मानक में यथा विनिर्दिष्ट इंजीनियरी पहरे में पालन किए जाने वाले मूल सिद्धान्तों का पालन करेंगे।

17. गति जांचन प्रणाली :—

प्रत्येक पोत को उसकी युक्ति जांचन क्षमता के संबंध में सूचना प्रदान की जाएगी। विशेषतया निम्नलिखित सूचना पुल पर स्पष्ट रूप से दर्शायी जाएगी :—

- (क) इंजनों का प्रकार और नियंत्रण का तरीका (अर्थात् सेतु नियंत्रण, तार टेलीग्राफ इत्यादि)
- (ख) एक सारणी जिसमें पानी में इसकी गति एवं नाविक के प्रति मिन्ट परिक्रमण के बीच का संबंध दर्शाया गया हो।
- (ग) इंजनों का प्रति मिन्ट परिक्रमण, जिस पर मंद, आधी एवं पूर्ण परस्परगत इंजन गतियों पर आगे एवं पीछे इसे निर्धारित किया गया हो।
- (घ) व्यौरों सहित वर्तन चक्र दर्शाने वाला एक रेखा चित्र।
- (ङ) पूर्ण रूप से लंबा हुआ एवं स्थिरक भार में होने की स्थिति में रुकने की अनुमानित दूरी तथा पूर्ण एवं आधी गति पर इसमें लिया गया समय।
- (च) सहसा रोकने संबंधी परीक्षणों का व्यौरा।
- (छ) रडार ओवर को दो मोटरों की सहायता से हाई ओवर के एक तरफ और केवल एक मोटर से हाई ओवर के दूसरी तरफ रखने में लगने वाला समय।

18. नाविक प्रकाशन :—

(1) प्रत्येक पोत में आशयित समुद्री यात्रा के लिए, तटीय नौपरिवहन के लिए उपलब्ध अधिकतम तापमान चार्ट वाले भी होंगे। पर्याप्त एवं अद्यतन चार्ट नौ-यात्रा संबंधी विषय निर्देश, बतियों की सूची, नाविकों को सूचनाएं, ज्वार-भाटा सारणियां एवं अन्य नाविक प्रकाशन होंगे जिनमें तटीय नौपरिवहन के लिए अधिकतम तापमान चार्ट भी होंगे।

(2) आशयित उन समुद्री यात्राओं की सीमा को, जिनके लिए नाविक प्रकाशन पर्याप्त है, सुरक्षा उपकरणों के लिए अभिलेख में उपदर्शित किया जाएगा।

(3) यदि किसी संकेत या ऐसे ही अन्य कारणों से किसी जहाज को आशयित समुद्री यात्रा की सीमाओं को बदलना अपेक्षित हो तो मास्टर ऐसा कर सकता है परन्तु ऐसा करने से पोत की सुरक्षा को कोई खतरा नहीं होना चाहिए।

(4) यदि किसी पत्तन पर अद्यतन नाविक प्रकाशन उपलब्ध नहीं है तो प्रधान अधिकारी जलयान को अगले पत्तन को जहाँ ऐसे प्रकाशन उपलब्ध हैं जाने की अनुमति केवल तभी देगा जब ऐसा करना सुरक्षित हो।

19. सेतु प्रक्रिया :—

(1) प्रत्येक पोत का मास्टर सुरक्षित पहरा रखने के लिए स्थायी आदेश तैयार करेगा। ऐसे स्थायी आदेशों में निम्नलिखित सम्मिलित होंगे :—

- (क) मुख्य इंजनो की उपलब्धता के संबंध में अनुदेश;
- (ख) सुरक्षित पहरा रखने के संबंध में पालन की जाने वाली प्रक्रिया।
- (ग) पहरे की संरचना और वे परिस्थितियां जिनमें परिवर्तन किया जा सकता है;
- (घ) पत्तन नयन जल-क्षेत्र प्रतिबंधित जल क्षेत्र या अधिक यातायात वाले और अल्प दृश्यता वाले क्षेत्रों में नौपरिवहन के समय पालन की जाने वाली प्रक्रिया;
- (ङ) अल्प दृश्यता या मौसम खराब होने पर पालन की जाने वाली प्रक्रिया; और
- (च) संदेह होने पर, किसी भी समय मास्टर को बुलाने के लिए अनुदेश।

(2) प्रत्येक पोत का मास्टर यह सुनिश्चित करेगा कि आशयित यात्रा के लिए यात्रा-योजना तैयार की जाए, उसकी संवीक्षा की जाए और जलयान की यात्रा के दौरान प्रहरी अधिकारी को वह सदैव उपलब्ध हो। ऐसी योजना को यात्रा के दौरान मानीटर किया जाएगा और जहां आवश्यक हो, अद्यतन बनाया जाएगा। यह यात्रा योजना चार्ट पर या ऐसी ही किसी अन्य दस्तावेज में निम्नलिखित के संबंध में सीमित नहीं होगी :—

- (क) सूर्योदय और सूर्यास्त का समय;
- (ख) यदि समुद्र तटीय जल क्षेत्र में हो, तो पूर्ण ज्वार या न्यून ज्वार का अनुमानित समय।
- (ग) विभिन्न जलभागों पर यात्रा की अनुमानित दूरी और यदि मार्ग परिवर्तन की योजना बतायी गई है तो उन स्थानों पर पहुँचने का अनुमानित समय;
- (घ) जोखिम और छिछले जल वाले स्थान जिनके संबंध में विशेष ध्यान दिए जाने की आवश्यकता है।

(ङ) उन क्षेत्रों का विवरण जहाँ पोत का संचालन स्वयं करना चाहता है।

(च) वे विनिर्दिष्ट मार्ग जिनका प्रयोग अल्प वक्ष्यता में किया जाएगा और रडार तथा अन्य नौपरिवहन सहायकों का प्रयोग।

(छ) यदि कोई नौपरिवहन उपकरण अपनी सामान्य क्षमता से कम स्तर पर कार्य कर रहा है तो उसका विवरण।

(ज) अधिक यातायात वाले क्षेत्र और ऐसे क्षेत्र जहाँ से बड़ी संख्या में मत्स्य जलयानों या चलत जलयानों के गुजरने की संभावना हो सकती है और प्रबल धाराओं वाले क्षेत्र।

(झ) पहरे के लिए अतिरिक्त सहायता माँगने की प्रक्रिया।

(3) नौपरिवहन उपकरणों के प्रयोग से संबंधित नियम पुस्तक और अन्य सूचना प्रहरी अधिकारियों के उपयोग के लिए सेतु पर उपलब्ध होगी।

(4) (क) अपने कर्तव्यों का पालन में प्रहरी अधिकारी, पोत के सुरक्षित परिवहन के लिए हर समय जिम्मेदार होगा।

(ख) जहाँ आवश्यक हो, प्रहरी अधिकारी अन्य अधिकारी को अपने नौपरिवहन संबंधी कर्तव्यों में सहायता करने के लिए कहेंगे। प्रहरी अधिकारी किसी भी समय मास्टर को बुलाने के लिए स्वतंत्र होगा।

(ग) यदि अन्य अधिकारी या मास्टर को सेतु पर बुलाया जाता है तो प्रहरी अधिकारी सुरक्षित नौपरिवहन के लिए तब तक जिम्मेदार बना रहेगा जब तक कि मास्टर या ऐसा अन्य अधिकारी उसे विनिर्दिष्ट रूप से यह सूचित नहीं करता है कि उसने प्रहरी की जिम्मेदारी संभाल ली है।

(5) (क) प्रत्येक प्रहरी अधिकारी टक्कर विनियमों का सक्षम संपाल करेगा।

(ख) यदि किसी एक पोत द्वारा उन नियमों का पालन किए जाने के कारण, टक्कर होने की स्थिति पैदा हो जाती है, चाहे परिणामस्वरूप टक्कर हो या नहीं, ऐसी घटनाओं का व्यौरा और दोनों पोतों की पहचान के बारे में प्रधान अधिकारी को रिपोर्ट की जाएगी जो ऐसी प्रत्येक रिपोर्ट की जांच करेगा और अपने निष्कर्ष महानिरीक्षक को भेजेगा।

(6) प्रत्येक प्रहरी अधिकारी, अक्षी तरह पहरा देगा जिसमें निम्नलिखित सम्मिलित हों :—

- (क) घोष, कान भुले रखकर सतर्कता से पहरा देना जिससे वर्तमान स्थिति पर पूरी तरह पकड़ सुनिश्चित की जा

- यह कि जिसमें हर समय पोटों की उपस्थिति, आस-पास के सीमा बिन्दु और पोटों की स्थिति भी है।
- (ख) समीप आ रहे जलयानों का संचलन और कंपास पर दिक्स्थान का सूक्ष्मता से प्रेक्षण ;
- (ग) पोत और लट वस्तियों की पहचान करना ;
- (घ) यह सुनिश्चित करने की आवश्यकता कि आटो पायलट से या उसके बिना सही मार्ग पर चल रहे हैं और हाथ से चलाने के समय स्थीन संबंधी आदेशों का मज़ी-मज़ी निष्पादन किया जा रहा है ;
- (ङ) रडार और प्रतिध्वनि गंभीरतामयी प्रदर्शन का प्रेक्षण ; और
- (च) मौसम दृश्यता और समुद्र की स्थिति में परिवर्तन का प्रेक्षण।
- (7) प्रहरियों को बदलना—
- (क) भारमोचन प्रहरी अधिकारी यह सुनिश्चित करेगा कि उसके प्रहरी सदस्य अपने कर्तव्यों का निष्पादन करने में पूर्णतया सक्षम हैं और विशेष रूप से उनकी आंखें रात में निगरानी करने की अभ्यस्त हों। वह तब तक प्रहरी का कार्य तब तक नहीं करेगा जब तक उसकी दृष्टि की दशाओं के लिए पूर्णतया अभ्यस्त नहीं हो जाती और वह निम्नलिखित के संबंध में स्वयं को संतुष्ट नहीं कर लेता—
- (i) जलयान-परिवहन से संबंधित म्याथी आदेश और अन्य विशेष अनुदेश ;
- (ii) जलयान की स्थिति, जल मार्ग, गति और बुझाव ;
- (iii) वर्तमान और पूर्वानुमानिक ज्वार धाराएं, मौसम, दृश्यता और इन कारकों का जलमार्ग और गति पर प्रभाव ;
- (iv) नौपरिवहन स्थिति में निम्नलिखित सम्मिलित हैं—
- (1) समस्त नौपरिवहन और सुरक्षा उपकरणों की प्रचालन स्थिति ;
 - (2) घूर्णाक्ष और चुंबकीय कंपास की दृष्टियां ;
 - (3) आस-पास के क्षेत्रों में जलयानों का परिवहन ;
 - (4) स्थितियां और खतरे जिनसे पहले के दौरान मामला हो सकता है ;
 - (5) नौबल की निकासी पर डील, ट्रिम जल के घनत्व और स्विट के संभावित प्रभाव।
- (ख) यदि प्रहरी अधिकारी के भारमुक्त होने के समय किसी खतरे से बचने के लिए कोई युक्तिवाहन या अन्य कार्रवाई की जा रही हो तो ऐसी कार्रवाई के पूरे होने तक प्रहरी को भार मुक्त नहीं किया जाएगा।
- (ग) प्रहरी अधिकारी भार मोचन अधिकारी को पहले संबंधी कार्य नहीं सौंपेगा यदि उसके पास यह विश्वास करने का कारण हो कि भार मोचन अधिकारी में ऐसी कोई क्षमता है जिससे वह अपने कर्तव्यों को प्रभावी रूप से नहीं कर पाएगा। ऐसे प्रत्येक मामले में पहले संबंधी कार्य सौंपने से पहले मास्टर को सूचित किया जाएगा।
- (8) प्रहरी अधिकारी यह सुनिश्चित करने के लिए नियमित जांच करेगा कि—
- (क) नाविक या स्वचालित पायलट जहाज को सही मार्ग से ले जा रहा है ;
- (ख) मानक कम्पास द्रुति की जांच पहले के दौरान कम से कम एक बार और यदि संभव हो जलमार्ग में किए जाने वाले किसी बड़े परिवर्तन के पश्चात् की जाती है ;

(ग) मानक और घूर्णाक्ष कम्पासों का बार-बार मिलान किया जाता है और गजर देने वाली घड़ियों का आपस में समय मिलाया जाता है ;

(घ) स्वचालित पायलट प्रभावी रूप से पोत को चला रहा है ; और

(ङ) नौपरिवहन और मिगल वस्तियों और नौपरिवहन संबंधी अन्य उपकरण उचित रूप से कार्य कर रहे हैं।

(9) अनुव्रततीय जल क्षेत्र में नौपरिवहन—प्रहरी अधिकारी सभी सुसंगत नौपरिवहन संबंधी बिंदुओं की सुनिश्चित पहचान करेगा। पोत की स्थिति को निश्चित अंतरालों पर निर्धारित किया जाएगा, जिनकी आवृत्ति समीपस्थ खतरे, स्थिति स्थिरीकरण प्रणाली, पोत की गति और प्राप्त अनुभव जैसे कारकों के आधार पर मास्टर के विवेकानुसार निर्धारित की जाएगी। योजनाबद्ध तरीके से लंगर डालने या पत्तन प्रवेश करने जैसे मामलों में स्थिति की निरंतर योजना बनाई जाएगी। जब भी परिस्थितियां अनुमति दें और विशेष रूप से जब संदेह हो, वैकल्पिक स्थिति स्थिरीकरण प्रणाली का प्रयोग करके स्थिति की जांच की जाएगी।

(10) मौसम दृश्यता—जब मौसम दृश्यता की स्थिति उत्पन्न होती है या उत्पन्न होने का संदेह होता है तो प्रहरी अधिकारी, इंजन, सतर्कता प्रणाली, रडार और पतवार का उचित उपयोग करने हुए ठककर विनियमों का पालन करेगा।

(11) पत्तन नयन जल क्षेत्र—पायलट की उपस्थिति से ही मास्टर या प्रहरी अधिकारी सुरक्षित नौपरिवहन के प्रति अपने कर्तव्यों और बाध्यताओं से मुक्त नहीं हो जाएंगे। मास्टर और प्रहरी अधिकारी, आणवित मार्ग जिसमें पत्तन में लाने और बाट पर लगाने की प्रक्रिया भी है, के लिए पायलट की नौपरिवहन योजना से सुपरिचित होगा। वे पायलट से पूरा-पूरा सहयोग करेंगे और जलयान की स्थिति और संचलन पर पूरा नियंत्रण बनाए रखेंगे। जलमार्ग में परिवर्तन ओंग/या पहिए और/या इंजन विन्यास में परिवर्तन प्रहरी अधिकारी के माध्यम से प्रेषित किया जाएगा। यदि मास्टर या अधिकारी को पायलट की कार्रवाईयों या आणव पर कोई संदेह हो तो वह पायलट से इसका समाधान मांगेगा और यदि फिर भी शंका हो तो जहां कहीं आवश्यक हो सुधारारमक कार्रवाई करेगा।

20. नौपरिवहन अभिलेख—

प्रत्येक पोत का मास्टर नौपरिवहन मार्ग का दक्ष अभिलेख प्रस्तुत करने के लिए कम से कम निम्नलिखित अभिलेख रखेगा—

- (i) कालमारी दृष्टि
- (ii) मौसम रिपोर्ट
- (iii) चुंबकीय दिक्गुचक विचलन
- (iv) नाइट स्टार्ट
- (v) नाविक प्रकाशन में संशोधन
- (vi) नौचालन उपकरण का रखरखाव और उसका ठग हो जाना
- (vii) दैनिक नौपरिवहन लाग (मेटमलाग)

21. स्वचालित पायलट—

- (1) स्वचालित पायलट, जहां कहीं भी फिट किए गए हों, सुसंगत आई. एम. ओ. मानक कर्तव्य प्रपेक्षाओं का पालन करेंगे।
- (2) ऐसा प्रत्येक जलयान जिसमें स्वचालित पायलट लगा है, का मास्टर, स्वचालित पायलट का लम्बे समय तक उपयोग करते रहने के पश्चात् और हर स्थिति में जलयान में हस्तक्षेपित स्टैयरिंग का प्रयोग करके जलयान के संचलन के दो घंटे पहले हस्ताचालित स्टैयरिंग का आदेश करवाएगा।

(3) जब अन्य पाठ एक दूसरे के सामने हों तो स्वचालित पायलट की सहायता से जलमार्गों में परिवर्तन रा बचा जाएगा। टस्क विनियमों के अनुपालन में जलमार्गों में परिवर्तन केवल हस्त-चालित स्टीयरिंग द्वारा किया जाएगा।

(4) अति यातायात सघनता क्षेत्रों में या सीमित दृश्यता की स्थितियों में या सभी अन्य संकटपूर्ण चालन स्थितियों में, यदि स्वचालित पायलट उपयोग में हो तो यह अपेक्षित है कि तारकात्मिक रूप से पोत के स्टीयरिंग का हस्तचालित नियंत्रण स्थापित किया जाए, यदि किसी मामले में ऐसी स्थिति उत्पन्न होती है तो अहताप्राप्त नाविक हर समय हस्तचालित स्टीयरिंग से नियंत्रण करने के लिए उपलब्ध रहेंगे।

22. स्टीयरिंग गियर का प्रचालन:—

उन क्षेत्रों में जिनमें नौपरिवहन में विशेष आवश्यकता होती है और जब भी पोत का पत्तन नयन क्षेत्र या सीमित क्षेत्र में या अति यातायात सघनता के क्षेत्रों में या पथ निरीक्षण प्रणाली में प्रयोग किया जा रहा हो और जब ऐसे यूनिट समकालिक प्रचालन में समर्थ हो तो एक से अधिक स्टीयरिंग गियर पावर यूनिट प्रचालन में होंगे।

23. स्टीयरिंग गियर परीक्षण और अभ्यास:—

(1) प्रस्थान करने से पूर्व 12 घंटे के अन्दर पोत के स्टीयरिंग गियर की जांच की जाएगी और परीक्षण किया जाएगा। परीक्षण प्रक्रिया जहां लागू हों, में निम्नलिखित के प्रचालन सम्मिलित होंगे:—

- (क) मुख्य स्टीयरिंग गियर;
- (ख) सहायक स्टीयरिंग गियर;
- (ग) प्रणालियों में स्टीयरिंग गियर नियंत्रण;
- (घ) नौचालन सेतु से और साथ ही स्टीयरिंग गियर के सन्निकट की दृश्य स्टीयरिंग अवस्थिति से स्टीयरिंग क्षमता।
- (ङ) आपात-स्थिति में विद्युत आपूर्ति, जहां उपलब्ध हो;
- (च) रडार की वास्तविक स्थिति बताने वाले रडार ऐंगल सूचक।
- (छ) सेतु और दूरस्थ स्टीयरिंग अवस्थिति के मध्य संपर्क।
- (ज) स्टीयरिंग गियर की विद्युत यूनिट फेल हो जाने पर बजने वाले अलार्म; तथा
- (झ) स्वचालित पथकरण व्यवस्थाएं तथा अन्य स्वचालित उपकरण।

(2) (क) एक ब्लाक आकृति सहित साधारण संचालन अनुदेश, जिनमें दूरस्थ स्टीयरिंग गियर नियंत्रण प्रणालियों के लिए बखली प्रक्रियाओं को दिखाया गया हो, तथा नौपरिवहन सेतु पर तथा स्टीयरिंग गियर कमांडमेंट में स्टीयरिंग गियर विद्युत यूनिटों को स्थायी रूप से दिखाया जाना चाहिए।

(ख) स्टीयरिंग गियर के प्रचालन और रखरखाव से संबंधित पोतों के सभी अधिकारी/पोत पर फिट होने वाली स्टीयरिंग प्रणालियों के प्रचालन की तथा एक प्रणाली को दूसरी प्रणाली में बदलने की प्रक्रियाओं से सुपरिचित होंगे।

(3) इस नियम के उप-नियम (1) और (2) में विहित नेमी जांचों और परीक्षणों के अतिरिक्त, आपातकालीन स्टीयरिंग प्रक्रियाओं का अभ्यास करने के लिए कम से कम तीन माह में एक बार आपातकालीन स्टीयरिंग ड्रिल कराई जाएगी।

(4) इन ड्रिलों में स्टीयरिंग गियर कमांडमेंट के भीतर से सीधा नियंत्रण नौपरिवहन सेतु से संसूचना प्रक्रिया तथा जहां लागू हो यंत्र वैकल्पिक विद्युत आपूर्तियों का प्रचालन सम्मिलित है।

(1) 24 घंटों से कम में बार-बार नियमित यात्रा पर जाने वाले प्रत्येक पोत में प्रति सप्ताह कम से कम एक बार इस नियम के उपनियम (1) और (2) में विनिर्दिष्ट विस्तृत परीक्षण होने चाहिए। किसी भी स्थिति में प्रचालन संबंधी परीक्षण प्रस्थान से पहले किए जाने चाहिए।

(6) इस नियम के उप-नियम (1) और (2) में विहित जांच और परीक्षण की तारीख और उप-नियम (4) के अंतर्गत की जाने वाली आपातकालीन स्टीयरिंग ड्रिलों की तारीख और व्यौर, गतकालीन लागू-बातों में अभिलिखित की जाएगी।

भाग III

नौपरिवहन उपकरण—साधारण अपेक्षाएं

24. प्रारंभिक संस्थापन:—

(1) इन नियमों द्वारा अपेक्षित किसी इलेक्ट्रॉनिक नौपरिवहन उपकरण को संस्थापित करते समय प्रत्येक पोत:—

(क) इन नियमों में विनिर्दिष्ट अपेक्षाओं के अतिरिक्त सुसंगत आई एम आ मानक में विनिर्दिष्ट इलेक्ट्रॉनिक नौपरिवहन उपकरणों की साधारण अपेक्षाओं का अनुपालन करते हुए वह उपकरण संस्थापित करेगा।

(ख) केवल ऐसा उपकरण संस्थापित करेगा जिसका टाईप अनुमोदित हो परन्तु यह तब जबकि किसी अन्य प्रशासन जो कि समुद्र में जीवन सुरक्षा हेतु अन्तर्राष्ट्रीय अभिसमय 1974 का पक्षकार हो, द्वारा अनुमोदित किसी उपकरण को ऐसे उपकरण के ब्यौरे और ऐसे प्रशासन द्वारा अनुमोदित प्रमाणपत्र सहानिदेशक को परस्मृत किए जाने पर टाईप अनुमोदन दिया गया हो।

(ग) इन नियमों में विनिर्दिष्ट उपस्कर के प्रचालन के लिए और किसी भी बैटरी को जांच करते व उसे चार्ज करने के प्रयोजनार्थ विद्युत प्रदाय का उपयुक्त एवं वक्ष स्रोत उपलब्ध कराना। विद्युत ऊर्जा का स्रोत पोत की समुद्री यात्रा के दौरान हर समय उपलब्ध होगा और पोत के पत्तन पर खड़े रहने के दौरान हर घबोहित समय पर उपलब्ध होगा। विद्युत ऊर्जा का प्रदाय नीचे दी गई सीमा से अधिक नहीं होगा:—

(i) प्रत्यावर्ती धारा (ए.सी.)—प्रदाय

वोल्टता फेरफार I — 10%

आवृत्ति फेरफार I 6%

(ii) दिष्ट धारा (डी.सी.)—प्रदाय 110 से 220 वोल्ट

10% से 20% 24 32—30% से 10%

(घ) प्रत्येक उपस्कर के लिए, निम्नलिखित बातों को पूरा करने वाले प्रचालन सर्विसिंग नियम पुस्तकें रखना:

(i) ऐसे उपस्करों के मामलों में जिनका डिजाइन ऐसा हो कि उसके घटक स्तर के दोष का पता लगाना हो और उसकी मरम्मत पोत पर ही कर पाना संभव हो, तो नियम पुस्तक में पूरे परिपथ (साकिट) घाटेख, घटक अभिन्यास और घटक अवयवों की सूची होती चाहिए।

(ii) ऐसे उपस्कर के मामलों में, जिसमें ऐसे जटिल (माड्यूल) हों जिनके घटकों में दोष का पता लगाना और मरम्मत करना व्यवहार्य (संभव) न हो, नियम पुस्तक में इस बात की पर्याप्त जानकारी दी जानी चाहिए कि दोष-युक्त जटिल माड्यूल की पहचान कैसे की जाए, दोष का पता कैसे लगाया जाए और कैसे बदला जाए। अन्य माड्यूलों और ऐसे विद्युत घटकों के संबंध में जो माड्यूलों का हिस्सा न हों, उप खण्ड (i) की अपेक्षाएं पूरी की जानी चाहिए।

(ङ) दूसरी अनुसूची में विनिर्दिष्ट औजार, मापक यंत्र और प्रति-रिजिन पुर्जे रखना।

(ब) इन नियमों में विनिर्दिष्ट सभी नौपरिवहन उपस्करों की पर्याप्त सुरक्षित पट्टी में रखना ताकि व्यवस्थित उनका अनुपस्थान व समायोजन किया जा सके। ऐसा पट्टी मार्ग रक्षक और दिशा निर्धारक ऐंस्टा के अनुपस्थान व समायोजन के लिए भी बनाया जाना चाहिए।

(2) यदि पोत ने अपना रजिस्ट्रेशन, बदलवा लिया हो और पट्टी वार भारतीय रजिस्ट्रार प्राप्त की हो तो ऐसे पोतों में प्रयुक्त नौपरिवहन उपस्करों के संबंध में यह समझा जाएगा कि ये इन नियमों के अनुरूप हैं, परन्तु यह तब जबकि :—

(क) यह उपस्कर उस प्रशासन द्वारा स्वीकार किया गया है जिसके अधीन पोत पट्टी रजिस्ट्रीकरण था, और

(ख) यह उपस्कर सुसंगत आई.एम.ओ. मानक के अनुरूप हो।

25. नौपरिवहन उपस्कर का स्थापन निरीक्षण करना :—

(1) ऐसी कोई भी यूनिट जिसे खुले में संस्थापित करने या ऐसी किसी स्थिति में, जिसमें सामान्यतः नदी या जल का प्रवेश हो जाता हो, संस्थापित किए जाने के लिए अनुमोदित न किया गया हो, खुले में संस्थापित नहीं की जाएगी।

(2) कोई भी नौपरिवहन या संचार उपस्कर संस्थापित करने समय पोत के चुम्बकीय दिक्बूचकों की यथार्थता की सुरक्षा की जाएगी।

(3) ऐसे उपस्कर पर या अनुमोदन प्रमाण पत्र में वह सुरक्षित दूरी स्पष्ट रूप से निविष्ट की जानी चाहिए जो किसी अनुमोदित उपस्कर और मानक एवं चुम्बकीय दिक्बूचक के बीच होनी चाहिए ताकि दिक्बूचक की यथार्थता प्रभावित न हो सके। ऐसे उपस्कर की संस्थापना के समय सुरक्षित दूरी पूरी तरह से बनाए रखी जानी चाहिए।

परन्तु यह कि जब ऐसी सुरक्षित दूरी बनाए रखना व्यवहार्य न हो तो महानिदेशक, कम दूरी भी अनुमति दे सकते हैं यदि दिक्बूचक पर पड़ने वाला प्रभाव स्थायी हो और उसे दिक्बूचक में समायोजित करके नहीं किया जा सके।

(4) उपस्कर के लिए विनिर्दिष्ट सुरक्षित दूरी में ऐसे उपस्कर के साथ संस्थापन के लिए जोड़ी जाने वाली संरचनाओं को हिमाव में नहीं लिया गया है। यदि ऐसी संरचनाएं आवश्यक हों तो सुरक्षित दूरी अग्रधारित करके उपस्कर की संस्थापना उनकी दूरी पर की जाएगी।

(5) ऐसी उपस्कर के प्रतिरिक्त पुर्जों के भण्डारण के लिए भी उपस्कर के लिए विनिर्दिष्ट सुरक्षा दूरी अपेक्षाओं का अनुपालन किया जाना चाहिए जिसके लिए प्रतिरिक्त पुर्जों का भण्डारण किया जाता है।

(6) (क) यदि ऐसे किसी उपस्कर से होने वाले रेडियो व्यतिकरण से रेडियो संचारण के प्रभावित होने की संभावना हो तो ऐसे उपस्कर को रेडियो संचारण प्रणाली से बिल्कुल अलग रखा जाना चाहिए,

(ख) नौपरिवहन संस्थापन से होने वाले वैद्युत व्यतिकरण या मशीनी शोर से अन्य किसी उपस्कर का वक्ष प्रचालन प्रभावित नहीं होना चाहिए।

(ग) नौपरिवहन संस्थापन से होने वाला और कर्मियों के सदस्यों को, भले ही वे ड्यूटी पर हों या नहीं, बिभुब्ध न करें।

(घ) नौपरिवहन उपस्कर ऐसे स्थान पर नहीं लगाया जाना चाहिए जहाँ पर वह अत्यधिक गर्मी और/या धूप से काम करना बंद कर दे या उनके रख रखाव (अनुपस्थान) में अनावश्यक कठिनाई हो।

रखन उपस्कर प्रकार लगाए जाने चाहिए कि संस्थापन के कार्यनिष्पादन और विषमनीयता पर कपन का प्रतिकूल प्रभाव न पड़े।

(च) हर उपस्कर इस तरह डिजाइन किया जाना चाहिए कि उसमें ऐसे सुरक्षा उपायों की व्यवस्था हो जो विलगकारी स्विचों, द्वार स्विचों या इसी तरह की अन्य युक्तियों के माध्यम से उच्च बोलेटता का अभिगम रोक सकें या यह सुनिश्चित कर सकें कि पट्टी केवल की स्टेनर या पेक्कस जैसे भागों के माध्यम से ही संभव हो।

(छ) यदि कामियों को धारएक (RF) या एक्स विकिरण से खतरा की संभावना हो तो उपस्कर पर चेतावनी नोटिस लगाए जाने चाहिए जिन पर सुरक्षित दूरी बताई गई हो। इस तरह की चेतावनी ऐसे उपस्कर की पुस्तक में दी जानी चाहिए।

(ज) उपस्कर का स्थापन और चुम्बकीय दिक्बूचक तथा अन्य उपस्करों से उनकी दूरी बिखले वाली अनुमीवित सुरक्षित दूरी योजना पोत पर रहनी चाहिए।

26. नौपरिवहन उपस्कर का अनुपस्थान :—

(1) नौपरिवहन उपस्कर के वक्ष काम चलाऊ अवस्था में, अनुपस्थान के लिए इन नियमों में विहित प्रत्येक उचित उपाय किए जाने चाहिए। किसी उपस्कर की खराबी के कारण पोत की यात्रा के लिए अयोग्य नहीं ठहराया जाना चाहिए और न ही उसे पत्तन पर रोके रखने का कारण बनाया जाना चाहिए, यदि :

(i) विनियम में विनिर्दिष्ट के समरूप एक प्रतिरिक्त संस्थापन लगा हुआ हो और वह अच्छी काम चलाऊ हालत में हो, या

(ii) उस पत्तन पर कोई समुचित मरम्मत एजेंसी न हो, या

(iii) उस पत्तन पर प्रतिरिक्त पुर्जे सुगमता से उपलब्ध न हों।

(2) यदि नौपरिवहन उपस्कर ठीक से कार्य न कर रहा हो तो :

(i) अंतर्राष्ट्रीय यात्रा कर रहे पोत को भगले ऐसे पत्तन तक यात्रा करने की अनुमति दी जा सकती है जहाँ बरी मरम्मत सुविधा या प्रतिरिक्त पुर्जे उपलब्ध हो सकते हों।

(ii) भारत की तटीय यात्रा कर रहे पोत को ऐसे उपस्कर के बिना एक मास तक यात्रा की अनुमति दी जा सकती है प्रमुख अधिकारी, परिस्थितियों पर विचार करके उस अवधि को अधिकतम तीन मास तक बढ़ा सकता है।

(3) समुद्री यात्रा शुरू करने से पूर्व रक्षार संस्थापन के निष्पादन की जांच की जाएगी और यह जांच जहाज की यात्रा के दौरान हर पहर (चार घंटे की अवधि) में कम से कम एक बार अवश्य की जानी चाहिए।

(4) 1600 टन या अधिक भार वाले प्रत्येक ऐसे विदेशगामी पोत में, जिसमें रक्षार संस्थापन अपेक्षित हो, कम से कम एक ऐसा अधिकारी या कर्मी दल का सदस्य अवश्य होना चाहिए जो रक्षार अनुपस्थान के लिए पर्याप्त रूप से ग्रहता प्राप्त हो परन्तु यह कि,

(क) यदि किसी ऐसे समय, जब पोत समुद्री यात्रा पर जा रहा हो, ऐसे अधिकारी या कर्मी दल के सदस्य को बीमारी, अक्षमता या अन्य अप्रत्याशित परिस्थितियों के कारण साथ न ले जाया गया हो तो, इस नियम के उपबंध एक सप्ताह की अवधि या भगले पत्तन तक की यात्रा की अवधि के लिए इनमें से जो भी बाव में हो, लागू नहीं होंगे। समुद्री यात्रा

के दौरान ऐसी एक अवधि के तुरंत बाद बोझारा ऐसा नहीं किया जाना चाहिए।

- (ख) ऐसे प्रत्येक अवसर पर मास्टर या स्वामी प्रमुख अधिकारी को यह सूचना देना कि वह इस प्रयोजन के लिए उपयुक्त रूप से सज्जता प्राप्त व्यक्ति को साथ ले जाने में असमर्थ है और इस बात की प्रविष्टि सरकारी लागू बुक में करेगा।

(5) जब तक ऐसा जहाज समुद्री यात्रा कर रहा हो, जिसमें रक्षार संस्थापित किया जाना अपेक्षित हो और उसमें रक्षार का पहरा दिया जा रहा हो तो, रक्षार संस्थापन मास्टर की या प्रमाणित प्रहरी अधिकारी के नियन्त्राधीन होना चाहिए।

(6) इन नियमों के प्रयोजनों के लिए, कोई अधिकारी या कर्मी बल का सदस्य रक्षार अनुरक्षण के लिए सज्जता प्राप्त माना जाएगा यदि उसके पास निम्नलिखित प्रमाण पत्र हो:

(क) रक्षार अनुरक्षण प्रमाण पत्र

(ख) महानिदेशक द्वारा खण्ड (क) में उल्लिखित प्रमाण पत्रों के समतुल्य मान्यता प्राप्त प्रमाण पत्र।

(ग) रक्षार विनिर्माता के पाठ्यक्रम की समाप्ति पर विनिर्दिष्ट प्रकार के रक्षार संस्थापन का रख रखाव करने के लिए दिया गया प्रवीणता प्रमाण पत्र।

(घ) महानिदेशक द्वारा विनिर्दिष्ट प्रकार के रक्षार संस्थापन के रख रखाव के लिए जारी किया गया विशेष प्रमाण पत्र जो इस बात के लिखित साक्ष्य से संतुष्ट होने पर दिया जाता है कि इस प्रमाण पत्र के जारी किए जाने से पूर्व अभ्यर्थी के 10 वर्ष से अधिक अवधि के नियोजन में समुद्री रक्षार संस्थापन का अनुरक्षण कार्य भी सम्मिलित है:

परंतु इस प्रकार जारी किया गया प्रमाण पत्र, जारी होने के बाद, पांच वर्ष से अधिक अवधि के लिए विधिमाम्य नहीं होगा और 1 जनवरी, 1995 के बाद किसी भी मामले में कोई ऐसा प्रमाण पत्र जारी नहीं किया जाएगा।

भाग-1

नौपरिवहन उपस्कर यान संबंधी अपेक्षाएं

27. 150 टन और इससे अधिक सकल भार वाले पोत :-

(1) यह नियम 150 टन और इससे अधिक सकल भार वाले पोतों पर लागू होता है।

(2) प्रत्येक पोत में ऐसे निम्नलिखित उपस्कर होंगे :-

(क) पोत की केन्द्र रेखा पर और कंपास बक्स पर लगाया गया मानक चुंबकीय दिक्सूचक;

(ख) पोत की केन्द्र रेखा पर लगा और कंपास बक्स पर फिट किया गया स्टीयरिंग चुंबकीय दिक्सूचक अथवा ऐसा व्यवस्था जिससे (क) के अधीन अपेक्षित मानक दिक्सूचक द्वारा उपलब्ध कराई गई हैडिंग सूचना उपलब्ध कराई जाती है और जो मुख्य स्टीयरिंग स्थिति पर नाविक द्वारा आसानी से पढ़ी जा सकती हो।

(ग) जहाँ मानक और (स्टीयरिंग) दिक्सूचक लगा होता है वहाँ मानक दिक्सूचक स्थिति और सामान्य नौपरिवहन नियंत्रण स्थिति के बीच पर्याप्त संभार माध्यम लगे हों।

(घ) 360 डिग्रीज चाप पर यावत साध्य रूप से दिक्स्थिति का पता लगाने के साधन परंतु भारतीय तट व्यापार में

न्यून 300 टन से कम सकल भार वाले पोतों का उपयोग अपेक्षा से उस स्थिति में छूट दी जा सकती है जहाँ ऐसा गमना जाता है कि पूर्वतया पालन अवलोक्य होगा।

(3) उपनियम 2 में उल्लिखित प्रत्येक चुंबकीय दिक्सूचक उचित रूप से व्यवस्थित किया जाएगा और इसकी तालिका अथवा अवशिष्ट विचलन बक्र पुनः हर वर्षा उपलब्ध रहेगा।

(4) उक्त सारणी अथवा अवशिष्ट विचलन बक्र की यथार्थता की जांच प्रत्येक वर्ष में कम से कम एक बार अवश्य की जाएगी अथवा यह जांच नियम 20 की अपेक्षाओं के अनुसार रखे गए दिक्सूचक विचलनों के अभिलेख में की जाएगी; अज्ञात किसी पोत में ऐसे सम्भूत संरचनात्मक परिवर्तन अथवा फेर-बदल किए गए हों जिससे उक्त सारणी अथवा बक्र प्रभावित हो सकता है अथवा जहाँ अत्यधिक अवशिष्ट विचलन देखने में आये हों वहाँ चुंबकीय दिक्सूचक को पुनः व्यवस्थित किया जाएगा और नयी सारणी अथवा अवशिष्ट विचलन का नया बक्र उपलब्ध कराया जाएगा।

(5) प्रत्येक ऐसे पोत में मानक दिक्सूचक से अनाव निर्भर अतिरिक्त चुंबकीय दिक्सूचक भी लगा हो परंतु यदि पोत में स्टीयरिंग दिक्सूचक और घूर्णाक्ष दिक्सूचक लगा हो तो इस अपेक्षा का अनुपालन आवश्यक नहीं है।

(6) पोत के हैडिंग के संबंध में सूचना, आपाती स्टीयरिंग स्थिति, जहाँ उपलब्ध हो, पर उपर्युक्त साधनों द्वारा उपलब्ध कराई जाएगी।

(7) प्रत्येक पोत से एक परावर्ती कोण मापी (सेकेंड) और एक सूक्ष्म समय मापी (क्रोमोमीटर) लगा होगा।

(8) प्रत्येक ऐसे पोत में भारतीय मौसम विभाग के सम्बन्धित अधिकारी द्वारा अंशाकी निद्रव वायु-दाबमापी अथवा पाण्ड वायु दाबमापी लगा होगा।

28. 150 सकल भार से कम टनभार वाले पोत :-

(1) यह नियम 150 टन सकल भार से कम टन भार वाले जहाजों पर लागू होगा,

(2) ऐसा प्रत्येक पोत, पाचतसाध्य नियम 27 के उपबंधों का पालन करेगा, प्रत्येक ऐसे पोत में, हर हालत में:

(क) दिक्स्थिति का पता लगाने,

(ख) जल की गहराई मापने, और

(ग) तब की गई दूरी को मापने के लिए

स्टीयरिंग दिक्सूचक और अन्य यक्ष साधन लगाए जाएंगे।

29. 500 टन सकल भार अथवा उससे अधिक टन भार वाले पोत :-

(1) यह नियम 500 टन सकल भार वाले तथा उससे अधिक टन भार वाले पोतों पर लागू होगा।

(2) प्रत्येक ऐसा पोत नियम 27 के उपबंधों का पालन करेगा और साथ ही उसमें निम्नलिखित होंगे:

(क) मुख्य स्टीयरिंग स्थिति में नाविक द्वारा आसानी से पढ़े जा सकने वाला घूर्णाक्ष दिक्सूचक या घूर्णाक्ष रिपीटर।

(ख) रक्षार दिशा संकेत आरेख बनाने की सुविधा सहित रक्षार संस्थापन जो कि यथासंभव परावर्ती आरेखित के रूप में भी प्रभावी हो,

(ग) गति और दूरी उपदर्शित करने वाली युक्ति

(घ) मुख्य कोण और प्रत्येक नौशिक की परिक्रमण दर की दर्शाने वाले सूचक और इसके साथ, यदि जरूरत पड़े तो नौशिक अथवा

पार्श्व प्रणोद नोदक लगा हुआ हो, तो उस नोदक का प्रचालनात्मक स्वरूप। ये सभी सूचक शंकाकार स्थिति में सुपाहूय होने चाहिए और

(इ) प्रतिष्ठानि गंभीरता मापी युक्ति।

30. 1600 टन सकल भार और उससे अधिक टन भार वाले जहाज:

(1) यह नियम अन्तर्राष्ट्रीय समुद्री यात्रा अध्या 500 मील दूरी से अधिक समुद्री यात्रा तय करने वाले 1600 सकल टन भार और उससे अधिक टन भार वाले जहाजों पर लागू होगा।

(2) प्रत्येक जहाज नियम 29 के उपबन्धों का अनुपालन करेगा और इसके अलावा उसमें निम्नलिखित उपकरण होंगे:

(क) दिक्स्थिति का पता लगाने के लिए यावत् साध्य 360 क्षैतिज घाप पर घूर्णाक्ष रिपीटर अथवा रिपीटर उपयुक्त रूप से लगाए जाएंगे;

(ख) रेडियो दिशा-निर्धारण उपकरण।

31 1 0,000 टन सकल भार तथा उससे अधिक टन भार वाले पोत

(1) यह नियम 10,000 टन सकल भार तथा उससे अधिक टन भार वाले पोतों पर लागू होगा।

(2) प्रत्येक पोत में नियम 30 में विनिर्दिष्ट उपकरण लगे होंगे और साथ ही वह इस नियम का भी अनुपालन करेगा।

(3) ऐसे प्रत्येक पोत में निम्नलिखित उपकरण लगे होंगे:—

(क) दो रडार लगे हों, जिसमें प्रत्येक रडार को स्वतंत्र रूप से चलाया जा सकेगा।

(ख) इस उपनियम के खण्ड (क) में विनिर्दिष्ट राजाप संस्थापनों में से कम से कम एक रडार 9 जी एच बैंड आवृत्ति पर कार्य करने योग्य होना चाहिए ताकि वह अतिजोखित क्राफ्ट रडार ट्रांसपोन्डर बीकन का पता लगा सके। परन्तु 1 सितम्बर, 1986 से पूर्व निर्मित पोतों में इस अपेक्षा का अनुपालन 1 जनवरी, 1995 तक पूरा कर लिया जाएगा।

(ग) रक्षालित रडार आरेख (प्लॉटिंग) सहायक।

(घ) जल में गति और दूरी को घशाने वाली युक्ति।

(4) 1 सितम्बर, 1984 को या उसके बाद बनाए गए 10,000 सकल टन भार वाले पोतों में, इसके अतिरिक्त केरा सूचक दर भी लगा होगा।

32. पायलट सीढ़ी की व्यवस्था:

(1) प्रत्येक पोत में पायलट सीढ़ी अथवा अन्य सुरक्षित और सुविधाजनक साधन की व्यवस्था की जाएगी जो कि सुसंगत आई एम ओ मानक की अपेक्षाओं का अनुपालन करेगा।

33. पायलट सीढ़ी और अन्य गाधियों का उपयोग और उनका

(1) नियम 32 के अधीन पोत पर रखी जाने वाली पायलट सीढ़ी और अन्य साधनों को अच्छी स्थिति में रखा जाएगा जब पोत पत्तन पर आ रहा हो अथवा पत्तन से जा रहा हो तक पायलट और अधिकारियों या अन्य व्यक्तियों के पोत पर चढ़ने (पोत गेहण) और उतरने (पोत-अवरोहण) के लिए आरक्षित रखी जाएगी।

(2) पायलट अथवा हार्बर मास्टर (बंदरगाह मास्टर) के जहाज में उड़ने या उतरने के समय पायलट सीढ़ी और अन्य साधनों जैसे कि यांत्रिक उच्चालकों (हाइस्ट) का प्रयोग किया जाए। इस प्रयोजन के लिए पायलट सीढ़ी के अलावा कोई अन्य सीढ़ी प्रयोग नहीं की जाएगी।

भाग-V

प्रकीर्ण अपेक्षाएं

34. टैंकों के लिए आयाती रज्जुकर्षण व्यवस्था:—

(1) प्रत्येक टैंकर, रासायनिक पदार्थ बाहक और गैस बाहक अथवा 50,000 टन कुल भार या उससे अधिक और भार वाले खतरनाक और अनिष्टकारी पदार्थ ले जाने वाले जलयान में सुसंगत आई.एम.ओ. मानकों का अनुपालन करते हुए आयाती रज्जुकर्षण व्यवस्था का प्रावधान किया जाएगा।

(2) 1,00,000 टन कुल भार या उससे अधिक टन भार वाले प्रत्येक टैंकर या रासायनिक पदार्थ बाहक और गैस बाहक के स्टर्न में भी इसी प्रकार की रज्जुकर्षण व्यवस्था की जाएगी।

(3) ऐसी प्रत्येक रज्जुकर्षण व्यवस्था सर्वेस पूर्व सज्जित होगी और इस प्रकार से आण्डारित की जाएगी कि कम से कम शक्ति का प्रयोग करके इसका प्रयोग किया जा सके।

35. समसुल्यताएं और छूट:—

(1) यदि केन्द्रीय सरकार, किसी मानक चुम्बकीय दिक्सूचक की अपेक्षा को अनुचित या अनावश्यक समझती है तो वह विभिन्न श्रेणियों के पोतों को इस प्रकार की अपेक्षाओं को पूरा करने से तब तक छूट दे सकती है, जब समुद्र-यात्रा की प्रकृति, भूमि से पोत की निकटता या पोत का प्रकार ऐसा हो जिनमें मानक दिक्सूचक न्यायसंगत न हो। किन्तु प्रत्येक ऐसे पोत में स्टेयरिंग दिक्सूचक की व्यवस्था की जाएगी।

(2) केन्द्रीय सरकार 500 सकल टन भार से कम टन भार वाले किसी पोत को रेडियो दिशा निर्धारक उपस्कर की अपेक्षा से छूट दे सकती है। ऐसी प्रत्येक छूट की मंजूरी देते समय यह ध्यान रखा जाएगा कि रेडियो दिशा निर्धारक उपस्कर, नौपरिवहन उपस्कर और पोत, वायुयान और उत्तरजीवी क्राफ्ट के स्थान का पता लगाने में सहायता देने वाले उपस्कर, दोनों ही रूप में, आवश्यक है।

(3) इन नियमों में विनिर्दिष्ट और 1 सितम्बर, 1984 को या उसके बाद पोत पर संस्थापित किया जाने वाला कोई भी उपस्कर सुसंगत आई.एम.ओ. मानकों के अनुरूप होगा। 1 सितम्बर, 1984 से पहले लगाए गए उपस्करों को, आई.एम.ओ. मानकों के पूर्व अनुपालन से छूट दी जाएगी बशर्ते कि उपस्कर साधारणतया कार्यालय मानक की अपेक्षा को पूरा करते हों।

(4) यदि इन नियमों की अपेक्षाओं की अनुप्रयोग से 1 सितम्बर, 1984 से पूर्व सन्निहित, किसी पोत में मरचनात्मक परिवर्तन करना अनिवार्य हो जाता है तो ऐसे पोत को शुष्क गोदी में प्रथम निर्धारित पड़ाव को ध्यान में रखते हुए अपेक्षित उपस्कर लगाने के लिए समय सीमा बढ़ाई जाएगी।

(5) इन नियमों अन्वया उपबन्धित के सिवाय केन्द्रीय सरकार ऐसे विशेष पोतों को उस स्थिति में प्राथमिक या सशस्त्र रूप में छूट दे सकती है जब कोई पोत ऐसी समुद्र-यात्रा कर रहा हो जिसमें पोत से समुद्र तट की अधिकतम दूरी समुद्र-यात्रा की दूरी और उसकी प्रकृति, साधारण नौपरिवहन जोखिम का न हो और सुरक्षा को प्रभावित करने वाली अन्य स्थितियां ऐसी हों कि इन नियमों को पूर्णतः लागू करना अनुचित या अनावश्यक हो जाए। ऐसी प्रत्येक छूट अन्य सभी पोतों की सुरक्षा पर पड़ने वाले प्रभाव को ध्यान में रख कर दी जाएगी।

प्रथम अनुसूची

(नियम 14 देखें)

समुद्र में जीवन की सुरक्षा के लिए अंतर्राष्ट्रीय अभिसमय, 1974 के उपबन्धों के अधीन जारी स्थान सुरक्षा रक्षित प्रमाण-पत्र

पोत का नाम	रजिस्ट्री पक्ष	विशिष्ट पहचान अक्षर	एकल टन भार
(1)			
(2)			
(3)			
(4)			

में अधोहस्ताक्षरी प्रमाणित करता हूँ कि—

- उपयुक्त पोत, आई. एम. ओ. संकल्प क-481(12) तथा बाणिज्य पोत परिवहन अधिनियम, 1958 (1958 का 44) की धारा 76 में दिए गए सिद्धांतों का और मार्गदर्शी सिद्धांतों को ध्यान में रखते हुए सुरक्षा रक्षित समझा जाएगा यदि जब कभी वह समुद्र-यात्रा में जाने पर नीचे दी गई सारणी में दर्शायी गई कार्मिकों की संख्या और ग्रेड से कम कार्मिकों को नहीं ले जाता है।

तालिका

क. गोदी विभाग	ख. इंजन विभाग
रैंक	ग्रेड
मास्टर	मुख्य इंजीनियर
मुख्य अधिकारी	दूसरा इंजीनियर
दूसरा अधिकारी	तीसरा इंजीनियर
तीसरा अधिकारी	चौथा इंजीनियर
रेडियो अधिकारी	दर्जा
दर्जा	पहरा
पहरा अधिकारी	

ग. उत्तरजीविता क्राफ्ट के लिए, प्रमाण पत्र प्राप्त व्यक्ति—

ख. खतरनाक पोतभार (कारगो) के साथ व्यक्ति—

अधिकारी—

दर्जा—

2. यह प्रमाण पत्र निम्नलिखित सेवा तक सीमित है:—

3. यह प्रमाण पत्र, अस्थायी व्यवस्था संबंधी पत्र, जो प्राधिकारी द्वारा जारी किया जाएगा में विनिर्दिष्ट शर्तों के अधीन—
तक विधिमाम्य है।

मुम्बई/कलकत्ता/मद्रास में जारी किया गया।

तारीख

प्रधान अधिकारी
समुद्री बाणिज्यिक विभाग

दूसरी अनुसूची

नियम 24 (1) (क) देखें।

ओजार, मापक यंत्र अतिरिक्त पूर्ण आदि।

- सभी पोतों द्वारा ले जाये जाने वाले ओजार और प्रकीर्ण वस्तुएं।

एक मध्यम आकार की प्रार्थनाघाटी वाली रेती

एक जोड़ा बड़ा विद्युत-ऊष्मा रोधी (इन्सुलेटिड) प्लास

एक जोड़ा लंबे अग्रभाग वाला बड़ा प्लास

एक जोड़ा लंबे अग्रभाग वाला छोटा प्लास

एक जोड़ा पार्श्व कटान वाला (साइड कटिंग) छोटा प्लास

एक 6 मि. मी. ब्लेड वाला विद्युत, ऊष्मा रोधी (इन्सुलेटिड) लंबा पेंचकस

एक मध्यम लंबाई वाला 6 मि. मि. ब्लेड वाला चुम्बक रहित पेंचकस

एक 3 मि. मि. ब्लेड वाला विद्युत-ऊष्मा रोधी (इन्सुलेटिड) सूंझी पेंचकस

एक 1.0 ब्लेड वाला घड़ी साज (वाचमेकर) पेंचकस

एक त्रास शीर्ष वाला छोटा पेंचकस

एक त्रास शीर्ष वाला मध्यम आकार का पेंचकस

बी. ए. स्वीनर्स का एक सेट (फ्लैट और बक्स) (0, 2, 4, 6 ग्राम एस. बी. ए. आकार)

धनीय स्वीनर फ्लैट और बक्स (एस. 2 से एस. 6 तक आकार) का एक सेट

25 मि. मि. खाली स्थान तक समायोजनीय एक स्वीनर ऐलनकुजियाँ का एक सेट

15 मि. मि. से 6 मि. मि. मोटरी

ए. एक. 50 आकार की एक ऐलन कुजी।

पोत बोल्टता के लिए उपयुक्त पी. सी. बी. के साथ प्रयोग करने के लिए एक्साइट ड्यूटी सोल्विंग आयरन

एक मोल्डर एकसट्रेक्टर

एक टार्च या सुबाह्य निरीक्षण लैम्प

25 ग्राम पेट्रोलियम जैली

100 ग्राम राल-फ्रेडी-टॉका

100 ग्राम विद्युत-ऊष्मारोधी टेप

100 ग्राम स्विच स्नेहक

6 मीटर नम्य विद्युत-ऊष्मारोधी (इन्सुलेटिड) तार (5 एम्पियर)

निम्नलिखित वस्तुओं की मात्रा:

प्रयोग की जा रही मशीन के लिए समुचित ग्रीस (जहाँ कहीं उपयुक्त हों) सिर्निकोन यौगिक स्क्रीन गियर बाक्स (जहाँ कहीं समुचित हों) फ्यूज वायर 5 एम्पियन और 15 एम्पियर के लिए तैल

टिप्पणी:—

(क) रेडियो संस्थापना विनियमों के अनुरूप ले जाने के लिए अपेक्षित ओजारों के सूचीबद्ध ओजारों के अनुसार पुंवाग ले जाने की आवश्यकता नहीं है।

(ख) उपस्कर नियम पुस्तक में दिए गए विवरण के अनुसार आवश्यक होने पर किसी विशेष ओजार को भी ले जाया जाएगा।

2. मापक यंत्र

सभी पोतों पर 20 के ग्राम/बोल्ड की न्यूनतम संवेदनशीलता वाला, 10 एम्पियर्स तक प्रत्यावर्ती धारा और विष्ट धारा के पठन में सक्षम 1 किलोवाट तक बोल्डता और 1 ग्राम से 10 एम ग्राम तक प्रतिरोधक शक्ति वाला एक उच्च ग्रेड का मल्टीमीटर लगाया जाएगा।

नीचे पाद टिप्पणी में विनिर्दिष्ट क्षेत्र से बाहर प्रवासित पोतों पर मल्टी मीटर या 20 किलो वाट तक ई एच टी बोल्डता के मापने के अन्य साधनों के साथ प्रयोग के लिए एक उपयुक्त ई. एच टी मल्टीप्लायर लगाया जाएगा।

नीचे पाद टिप्पणी में विनिर्दिष्ट क्षेत्र से बाहर प्रवासित पोतों पर न्यूनतम 5 मीटर हर्ट्ज की बड़ की चौड़ाई वाला दोहरे अनुरेख या द्विबीमा वाला एक दोहन दर्शी लगाया जाएगा।

3. राडार संस्थापना के लिए अनिवार्य पुर्जें और अनिवार्य उपस्कर (संस्थापित राडार के लिए जैसा समुचित हो)

एम सूची में वे अनिवार्य पुर्जें हैं जो व्यापक रूप से इस्तेमाल किए जाते हैं। यह बात ध्यान में रखी जाए कि राडारों में अन्य मंदा भी हो सकती हैं जिन्हें सुविधा के लिए ले जाया जा सकता है, किन्तु जिनका व्यापक उपयोग न होने के कारण उन्हें सूची में शामिल किया जाना न्यायसंगत नहीं है। ऐसी अनिवार्य मंदा की स्वीकृति आसानी पर ले जाया जाता है।

प्रत्येक उपयोग किये जा रहे टाइप का एक वाल्व प्रत्येक टाईप के 5 से अधिक न हो। प्रत्येक मशीन के लिये बूथों का एक सेट जो राडार संस्थापना में सम्मिलित है। प्रत्येक उपयोग किये जा रहे टाइप का एक मैग्नेट

प्रत्येक उपयोग किये जा रहे टाइप का एक यलार्डस्टोन एक टी, आर. गैल (केवल 3 से.मी. राडार के लिये) फिट किये गये प्रत्येक टाईप का एक ड्राइव बेल्ट

प्रत्येक उपयोग किये जा रहे टाइप का एक हैडिंग मार्कर एन्टीना स्थित असेम्बली।

जननिद्र बेयरिंग का एक सेट (यदि केवल एक जनरेटर फिट किया गया हो)

प्रत्येक उपयोग किये जा रहे टाइप का टाइम बेस आउटपुट ट्रांज़िटर का एक सेट।

प्रत्येक उपयोग किये जा रहे टाइप का बीडियो आउटपुट ट्रांज़िटर का एक सेट।

संविश्लेष प्रयोजनों के लिये
एक्सटेंशन मीटर और एक्सटेंशन
पी.सी.बी. का एक सेट (जहां समुचित हो)

4. धर्पाक्ष स्थायी दिक्सूचक (संस्थापनों के लिये अनिवार्य पुर्जें और अनिवार्य उपस्कर) उपयोग किये जा रहे उपस्कर के लिये समुचित ऐसे पोतों में जिनमें विनियमों द्वारा धर्पाक्ष स्थायी दिक्सूचक संस्थापन होना अपेक्षित है, निम्नलिखित मंदा ले जायी जायेंगी:

उपयोग किये जा रहे प्रत्येक प्यूज कारतूस के लिये दो कारतूस उपयोग किये जा रहे प्रत्येक डायल सैप के लिये दो डायल सैप उपयोग किये जा रहे प्रत्येक टाईप के लिये एक कांच का विवर्धन बत्त।

उपयोग किये जा रहे प्रत्येक टाईप का एक कांच का पोलोरम स्टैड कवर।

5. प्रतिध्वनि गंभीरतामापी संस्थापन के लिये अनिवार्य पुर्जें और अनिवार्य उपस्कर।

उपयोग किये जा रहे उपस्कर के लिये समुचित (ऐसे पोतों में जिनमें विनियमों द्वारा प्रतिध्वनि गंभीरतामापी संस्थापन होना अपेक्षित है, निम्नलिखित मंदा ले जायी जायेंगी:

उपयोग किये जा रहे प्रत्येक कारतूस प्यूज के लिये दो कारतूस उपयोग किये जा रहे प्रत्येक संकेतक सैप के लिये एक सैप एक स्टार्लस अभिलेखन कागज के दो रोल।

6. दिक्ता-निर्धारक संस्थापन के लिये अनिवार्य पुर्जें और अनिवार्य उपस्कर उपयोग किये जा रहे उपस्कर के लिये समुचित ऐसे पोतों में जिनमें विनियमों द्वारा दिक्ता निर्धारक संस्थापन होना अपेक्षित है, निम्नलिखित मंदा ले जायी जायेंगी।

उपयोग किये जा रहे प्रत्येक कारतूस प्यूज के लिये दो कारतूस।
उपयोग किये जा रहे प्रत्येक संकेतक सैप के लिये एक सैप।

[फाइल सं. एस आर-11013/1/92-एम ए]
ओ.पी. महे, अवर सचिव

MINISTRY OF SURFACE TRANSPORT (Shipping Wing)

New Delhi, the 26th April, 1996

(Merchant Shipping)

G.S.R. 202.—The following draft of Merchant Shipping (Safety of Navigation) Rules, which the Central Government proposes to make in exercise of powers conferred by section 356 read with section 458 of the Merchant Shipping Act, 1958 (44 of 1958) and in supersession of the Merchant Shipping (Distress Message and Navigational Warnings) Rules, 1964, is hereby published for the information of all the persons likely to be affected thereby and notice is hereby given that the said draft will be taken into consideration on or after the expiry of a period of 45 days from the date on which copies of notification as published in the Gazette of India are made available to the public.

Any objection or suggestion which may be received from any person with respect to the said draft before the period so specified will be taken into consideration by the Central Government.

1. Short title, commencement and application—

(1) These rules may be called the Merchant Shipping (Safety of Navigation) Rules, 1996

(2) Save as otherwise provided in these rules, the provisions of these rules shall come into force on the date of publication of these rules in the Official Gazette.

(3) They shall apply to—

- all sea-going Indian ships,
- ships other than Indian ships while they are within the territorial waters of India;

Provided that these rules shall not apply to

- ships not propelled by mechanical means.
- Sailing vessels registered under Part XV of Merchant Shipping Act, 1958.
- Fishing vessels registered under Part XVA of the Merchant Shipping Act, 1958.
- Pleasure yatches.

(4) These rules also shall not apply to ships employed in trades or operations where bridge arrangements and navigational equipments is provided to suit special navigational and operational requirements. Each such novel or special arrangement shall be examined individually. If found satisfactory within the general requirements of these rules, the name may be approved.

2. Definitions :

In these rules unless the context otherwise requires,

- (a) "Act"—means the Merchant Shipping Act, 1958 (44 of 1958).
- (b) "approved"—means approved by the Director General of Shipping.
- (c) "automatic radar plotting aid" (ARPA)—means a radar provided with automatic means for acquisition and plotting of targets and complying with the relevant International Maritime Organisation standards.
- (d) "bridge"—means the area from which the navigation and control of the vessel is exercised and includes the wheel house chart room and the bridge wings complying with the requirements of the relevant International Maritime Organisation standards."
- (e) "Collision regulations"—means the Merchant Shipping (Prevention of Collision at Sea) regulations 1975 published by GSR 820 on 25th June, 1975 and as amended from time to time.
- (f) "Constructed"—in respect of ships means a stage of construction where :—
 - (i) the keel is laid; or
 - (ii) construction identifiable with a specific ship begins; or
 - (iii) assembly of that ship has commenced comprising or at least 50 tons or 1 per cent of the estimated mass of all structural material whichever is less.
- (g) "echo sounding device"—means equipment used for determining depth of water and complying with the requirements of the relevant International Maritime Organisations standards.
- (h) "emergency steering position"—means position on a ship from which vessel can be steered in the event of a breakdown of the transmission system, used for operation of the steering gear, between the navigations bridge and the steering gear compartment.
- (i) "gyro compass" means direction showing equipment using principle of gyroscope and complying with the requirements of the relevant International Maritime Organisation standards.
- (j) International Maritime Organisation standards means recommendations, guidelines or standards approved and published by the Assembly of the International Maritime Organisation and as amended from time to time.
- (k) "international code of signals" means the code of signals approved by the International Maritime Organisation used for communication of safety, emergency and distress messages.
- (l) "magnetic compass" means an equipment complying with the requirements of the relevant International Maritime Organisation standards.
- (m) "merchant ship search and rescue manual" means the manual published by International Maritime Organisation to provide guidance for the conduct of search and rescue operations at sea.
- (n) "mile" means a nautical mile of 1853.144 meters.
- (o) "notices to Mariners" means the notices published by the Chief Hydrographer to the Government of India and include Navarea warning and annual notices.
- (p) "radar installation" means installation used for collision avoidance and navigation and complying with the requirements of the relevant International Maritime Organisation standards.
- (q) "radio direction finding apparatus" means equipment for finding direction of an incoming radio signal and complying with the requirements of the relevant International Maritime Organisation Standards.
- (r) "radio regulation" means the radio regulation annexed to the most recent international telecommunications convention.
- (s) "rate of turn indicator" means equipments showing the rate at which the ship is turning and complying with the requirements of the relevant International Maritime Organisation Standards.
- (t) "routeing system" means system of one or more routes or routeing measures aimed at reducing the risk of collisions and groundings and may include traffic separation scheme, 2-way routes, recommended tracks, areas to be avoided, inshore traffic zones, roundabouts, precautionary areas, deep water routes established by the International Maritime Organisation.
- (u) "Schedule" means a Schedule to these rules.
- (v) "speed and distance indicator" means equipment indicating speed of the vessel and distance steamed by the ship over water and complying with the requirements of the relevant International Maritime Organisation Standard.

PART-I

Navigational and Safety Communication

3. Communications.—(1) All navigational and safety communications shall be performed using one or more of the following :

- (a) procedure specified in the Radio regulations when using the radio telegraphy or radio telephony with or without digital selective calling facility or narrow band direct printing or the procedure specified by International Maritime Sattelite Organisation when using sattelite based systems.
- (b) Codes prescribed in the International Code of signals when language difficulties are experienced.
- (c) Standard marine navigational vocabulary when communicating by telephony in the English language.

(2) Every ship of 150 tons gross tonnage and above shall, in addition, to the requirements of Merchant Shipping (Radio) Rules, 1983 carry for the purposes of navigation and safety communications.

- (a) a set of International code flags,
- (b) international code of signals,
- (c) IMO publication on the Standard Marine Navigational vocabulary,
- (d) Signalling lamp complying with the requirements of the relevant IMO standard.
- (e) means to transmit distress signals specified in annex IV of Collision regulations.

(3) Where in any communication a date and time is to be indicated same shall be in universal co-ordinated time (UTC).

4. Distress Message.—(1) Whenever the Master of a ship has reached a conclusion that his ship is in imminent danger which could result in loss of ship or loss of life, he shall send a "distress" message to all ships and coast stations within the range of his communication systems in plain language (preferably in English).

(2) Such message shall be preceded by appropriate code indicating "distress" and shall be transmitted using procedures prescribed in the Radio Regulations.

(3) When sending such messages, atleast the following information shall be included:—

- (a) date and time when signal was originated
- (b) position of the ship
- (c) circumstances leading to distress, and
- (d) if the ship is to be abandoned, availability of survival crafts and prevailing weather conditions.

(4) Master of every ship who has ordered "abandon ship" shall order, simultaneously, activation of the auto-keying device provided under the Merchant Shipping (Radio) Rules, 1983 and the Emergency Position Indicating Radio beacon provided as per requirements of the Merchant Shipping (Life Saving Appliances) Rules, 1991.

5. Urgency messages.—(1) Whenever the Master of a ship has reason to believe that his ship or the life of any person on board is in danger and there is need for alerting coast stations and other ships but the danger is not sufficiently great to require abandonment of the ship or immediate assistance of any kind, he shall send an "urgency" message. Such signal shall where practicable, be addressed to a specific coast radio station or to another ship known to be in the vicinity. Such signal may also be used when the master of a ship desires to issue warnings that circumstances are such that it may become necessary for him to send out a "distress" message at a later stage. In such cases, however, the signal need not be addressed to a specific station and the circumstances be indicated clearly.

(2) Such messages shall be preceded by the appropriate code indicating "urgency" and shall be transmitted using procedure prescribed in the Radio Regulations.

(3) When sending such messages atleast the following information shall be included :

- (i) time, date and position of the ship,
- (ii) course, speed and original destination of the ship,
- (iii) nature of problem on board with as many details as practicable.
- (iv) whether any assistance is likely to be required and if so the nature of such assistance.
- (v) whether the ship has been diverted towards nearest port and if so the name of port, expected time and date of arrival at the port ; and
- (vi) efforts being made to control the adverse situation and results of such efforts.

(4) After sending a message in compliance with sub-rule (1), the Master shall send further messages every hour, if practicable, and in any case at intervals of not more than 3 hours. At least the following information shall be included in such messages—

- (i) time, date and position of the ship,
- (ii) course and speed,
- (iii) change in situation, if any, on board.

(5) If the Master of the ship who has sent a message in compliance with sub-rule (1) has reached the conclusion that the ship or life of any person on board is no more in danger or the precautionary action ceases to be necessary or if the ship has reached a port, he shall at once send a message to the coast radio station and ships in area cancelling such "urgency" message.

6. Safety messages.—(1) When the Master of a ship meets with :

- (i) Ice,
- (ii) derelict,
- (iii) Storm or tropical revolving storm or mid Latitude depression,
- (iv) subfreezing air temperature associated with winds of 69 kms/hour or more causing ice accretion on structure,
- (v) winds of 95 kms/hour or more for which no storm warning is received, or
- (vi) any other direct danger to navigation, he shall send a "safety" message by all possible means at his disposal to ships in the vicinity and to the nearest coast radio station with whom he can communicate, with a request to re-transmit the same to the appropriate authority.

(2) Such message shall be preceded by the appropriate code indicating "safety" and shall be transmitted either in plain language in English or by means of the International code of signals or by using the meteorological weather code using procedures prescribed in the Radio Regulations.

(3) When sending such messages at least the following information shall be included :

(a) In case of ice, derelict, or any other direct danger to navigation—

- (i) kind of ice, derelict or danger observed,
- (ii) position of danger when last observed,
- (iii) time and date when danger was last observed, and
- (iv) rate and direction of drift, if any.

(b) In case of tropical revolving storm or mid-latitude depression—

- (i) a statement that storm or depression has been encountered or is developing or exists in the neighbourhood of the ship,
- (ii) time, date and position of the ship when observation was made,
- (iii) barometric pressure, corrected in hectopascals (hpa)
- (iv) barometric tendency during the past 3 hours,
- (v) true wind direction and force,
- (vi) state of the sea (smooth, mild, rough, high),
- (vii) swell height (slight, mild, heavy), true direction from which it is coming, period and length (short, average, long),
- (viii) true course and speed of the ship,
- (ix) nature and intensity of precipitation during the past 3 hours (slight, intermittent, continuous) and the state of visibility (good, moderate, poor),
- (x) nature and extent of cloud cover (blue sky, partially cloudy, overcast), and
- (xi) air and sea temperatures.

(c) In case of winds of 95 kms/hour or more for which no storm warning has been received, the manager shall contain similar information as given in clause (b) of this sub-rule.

(d) In case of sub-freezing air temperature associated with winds of 69 kms/hour or more, causing ice accretion on superstructure—

- (i) date, time and position of the ship when the observation was made,
- (ii) air and sea temperatures, and
- (iii) wind force and direction.

(4) Whenever a Master has sent a safety message in compliance with clause (b) or clause (c) of sub-rule (3) as the case may be, he may make further observations and transmit the same hourly, if practicable. He shall, in any case, report such observations at intervals of not more than 3 hours so long as the ship remains under the influence of the storm or depression.

(5) Master of any ship on receiving a message transmitted in accordance with this rule shall proceed with up-utmost caution and when necessary alter course and or speed so as to navigate clear of the danger reported. Where ice is reported, the Master shall proceed at the presence and navigate with caution.

7. Action to be taken on receipt of 'distress' or 'urgency' Communications.—(1) The Master of a ship on receipt of a message transmitted in accordance with rule 4 or 5 shall forthwith acknowledge the same giving his own position, course, speed and destination.

(2) Where the transmitting ship has indicated the likely requirement of assistance, the Master of the receiving ship shall subject to provision of Section 355 or 355-A of the Act shall indicate whether he is in a position to render with assistance and the facilities available with him for that purpose.

(3) After communicating the information as prescribed in sub-rules (1) and (2) the Master of receiving ship shall cause a continuous listening watch to be maintained on frequencies mutually agreed.

(4) Where after receiving the urgency message or any updating messages following such urgency message the Master of the receiving ship does not receive any further messages and he has reasons to believe that the circumstances on board the transmitting ship may have deteriorated, he shall transmit a suitable message to the nearest Rescue Coordination Centre or coast radio station giving all information available and shall be guided by advice rendered by such centre or radio station.

8. Every ship in addition to entries required to be made in the official log book by Section 214 of the Act shall also make the following entries.

- (a) Every safety, urgency or distress message transmitted by the ship and circumstances warranting same.
- (b) every urgency or distress message received by the ship and action taken thereon.
- (c) Every incidence reported under the provision of sub-rule (3) of rule 11.

9. Search and Rescue Operation.—Every ship proceeding to the assistance of a vessel or aircraft in distress, in compliance with Section 355 of the Act, when required to join a search and rescue operation, shall be guided by the provisions of the Merchant Ship Search and Rescue Manual and by the instructions given by the concerned Rescue Coordination Centre.

10. Merchant Ship Reporting System.—(1) All Indian ships in the Bay of Bengal, Arabian Sea and the Indian Ocean North of 30°S shall report their position, once daily, to the Indian ship position and information, reporting system (INSPIRES) described in the annual notices to mariners.

(2) Every Indian ship, when on voyage from one port to another outside the area specified in sub-rule 1 of this rule shall report its position, once daily, to a ship reporting system established for the area under the provisions of International Convention on Maritime Search and Rescue 1969. In areas where no such systems is available every Indian ship shall as far as possible report its position to INSPIRES or to its owners.

(3) Every ship shall make a report whenever a harmful substance is observed at sea or any ship is seen to be discharging a harmful substance in contravention of the International Convention of Prevention of Pollution at Sea 1973 or its protocol of 1978. Such report shall use the appropriate reporting format specified in the INSPIRES and shall transmit the same to the nearest coast radio station or rescue coordination centre.

11. Routing systems.—(1) Every ship shall follow routing systems wherever established.

(2) Where due to circumstances beyond his control the master of a ship is unable to navigate strictly as directed by a routing system, every precaution shall be taken to ensure safety of navigation of all ships in the area including transmission of a 'safety' message to indicate the same. Every such incidence shall be recorded in the official log book and reported to the Principal Officer at the earliest opportunity.

(3) Every violation of a routing system reported by the appropriate authority or a port state, whether reported by a master or not, shall be investigated by the Principal Officer. The Principal Officer shall also take into account investigation conducted by any other Administration, if any. Report of every such investigation shall be submitted to the Director, General.

PART II

WATCHKEEPING ORGANISATION

12. General.—Unless otherwise specified, this part shall apply to all seagoing ships registered under Part V of the Act.

13. Bridge Design.—(1) Every ship shall be provided with a bridge.

(2) The layout of the Bridge shall be inspected and approved when the ship is first registered under the Indian registry. Any ship already registered as an Indian ship when these rules come into force shall be inspected and compliance shall be ensured as far as possible. Structural alteration to such ships shall be specified only where safety of navigation is likely to be affected adversely.

14. Manning of Ships.—(1) Every ship shall be manned by certificated officers as required under Section 76 of the Act.

(2) Every ship shall be issued with a manning certificate in the form prescribed in First Schedule. Every such certificate shall be valid for a period of not more than five years.

15. Navigational Watchkeeping.—(1) Safe navigational watch shall be maintained at sea at all times.

(2) Composition of watch shall be such as to ensure that personnel on watch can deal with all possible emergencies. In any case an helmsman and a watchkeeping officer shall be available on the bridge at all times. While keeping watch the navigational watchkeeping officer shall follow the basic principles to be observed in keeping navigational watch as specified in the relevant IMO standard.

16. Engine room Watchkeeping.—(1) A safe engineering watch shall be maintained at sea at all times.

(2) Composition of watch shall be such as to ensure that personnel on watch can deal with all possible emergencies. The watchkeeping engineers shall follow the basic principles to be observed in keeping an engineering watch as specified in the relevant IMO standard.

17. Manoeuvring capability.—Every ship shall be provided with information on its manoeuvring capability. In particular, the following information shall be displayed conspicuously on the bridge :

- (a) Type of engines and mode of control (i.e. Bridge control, telegraph etc.)
- (b) A table showing relation between speed through water and revolution per minute of propeller.
- (c) Revolution per minute of engines at which conventional engine movements of slow, half and full ahead and astern are fixed.
- (d) A diagram showing turning circle with details,
- (e) Estimated stopping distances and time taken for the same at full speed and at half speed when in fully loaded and in ballast condition,
- (f) Details of crash stop trials,
- (g) time required to put rudder over from hard over on one side to hard over on the other with two motors and one motor only.

18. Nautical Publications.—(1) Every ship shall carry adequate and up-to-date charts, sailing directions, list of Lights, notices to mariners, tide tables and all other nautical publications for the intended voyage, including the latest scale charts available for coastal navigation.

(2) The limits of the intended voyage for which the nautical publications are adequate shall be indicated on the Record of safety equipment.

(3) Where a ship is required to deviate from the limits of the intended voyage on account of distress or other such causes, the master may do so provided safety of the ship is not thereby endangered.

(4) Where updated nautical publications are not available at a port, the Principal Officer may permit the vessel to sail to the next port where such publications are available only if it is safe to do so.

19. Bridge procedures.—(1) Master of every ship shall prepare standing orders for keeping a safe watch. Such standing orders shall include :

- (a) instruction with respect to availability of main engines,
- (b) procedure to be followed in keeping a safe watch ;

- (c) composition of a watch and the circumstances in which it may be altered ;
- (d) procedure to be followed while navigating in pilotage waters, restricted waters or in areas of high traffic density and poor visibility ;
- (e) procedure to be followed when encountering poor visibility or deterioration in weather, and
- (f) instructions to call the master at any time when in doubt.

(2) Master of every ship shall ensure that a passage plan for intended voyage is prepared, scrutinised and available to the Watch Keeping Officer at all times when the vessel is on its voyage. Such plan shall be monitored and updated where necessary during the progress of voyage. The passage plan shall show, but not limited to the following on the chart or on any other similar document :

- (a) times of sunrise and sunset,
- (b) times of high water and low water estimated, if in coastal waters,
- (c) estimated distances on various courses and estimated times of arrivals at the positions where alteration of course is planned,
- (d) dangers and shoals that need special attention, -
- (e) particulars of areas where the master desires to take over the navigation of the ship personally,
- (f) the specified route to follow when in poor visibility and the use of radar and other navigational aids,
- (g) if any navigational equipment is working below its normal performance standard, the details thereof,
- (h) heavy traffic areas and areas where large number of fishing/sailing vessels are likely to be encountered and areas of strong currents,
- (i) process of calling additional assistance for watch keeping.

(3) The manuals and other information relating to the use of navigation equipment shall be available on the bridge for use of the watch keeping officers.

(4) (a) in the observance of his duties the officer of the watch shall be responsible at all times for safe navigation of the ship,

(b) Where necessary the officer of the watch shall call another officer to assist him in his navigational duties. The officer of watch shall be at liberty to call the master at any time.

(c) Where another officer or master is called on the bridge, the officer on watch shall continue to be responsible for the safe navigation until master or such other officer informs him specifically that he has assumed responsibility of the watch.

(5) (a) every watchkeeping officer shall strictly comply with the collision regulations.

(b) where due to non-observance of such rules by one of the ships, a close quarter situation develops, whether resulting in a collision or not, details of such events and the identity of both ships shall be reported to the Principal Officer who shall investigate every such report and submit his findings to the Director General.

(6) Every Officer on watch shall keep a good lookout which shall include :

- (a) an alert visual and rural lookout to ensure a full grasp of the current situation including the presence of ships, landmarks in the vicinity and position of the ship at any time.
- (b) close observation of the movements and compass bearing of approaching vessels ;
- (c) identification of ship and shore lights ;
- (d) the need to ensure that the course is steered accurately with or without auto pilot and that wheel orders are correctly executed when on manual steering.

- (e) observation of the radar and echo sounder display and
- (f) observation of changes in weather, visibility and the state of sea.

(7) Changing over the Watch.—(a) The relieving officer of the Watch shall ensure that members of his watch are fully capable of performing their duties and in particular that they are adjusted to night vision. He shall not take over the watch until his vision is fully adjusted to the light conditions and he has personally satisfied himself regarding :—

- (i) standing orders and other special instructions relating to the navigation of the vessel ;
- (ii) the position, course, speed and draught of the vessel ;
- (iii) prevailing and predicted tides, currents, weather, visibility and the effect of these factors upon course and speed ;
- (iv) the navigational situation including :
 - (1) the operational condition of all navigational and safety equipment ;
 - (2) errors of gyro and magnetic compasses ;
 - (3) the movement of vessels in the vicinity ;
 - (4) conditions and hazards likely to be encountered during the watch ;
 - (5) the possible effects of heel, trim, water density and squat on underkeel clearance.

(b) When at the time the Officer of the watch is to be relieved, a manoeuvre or other action to avoid any hazard is taking place, the relief of the watch shall be deferred until such action is completed.

(c) The Officer of the watch shall not hand over the watch to the relieving officer if he has any reason to believe that the latter is under any disability which would preclude him from carrying out his duties effectively. In every such case, the Master shall be informed before handing over the watch.

(8) The Officer of the watch shall make regular checks to ensure that :—

- (a) the helmsman or the automatic pilot is steering the correct course ;
- (b) the standard compass error is checked at least once a watch and, when possible, after any major alteration of course ;
- (c) the standard and gyro compasses are compared frequently and repeaters synchronised ;
- (d) the automatic pilot is steering effectively ; and
- (e) the navigation and signal lights and other navigational equipment are functioning properly.

(9) Navigation in Coastal Waters.—The Officer of the Watch shall identify positively all relevant navigation marks. Position of the ship shall be determined at intervals whose frequency shall, at the discretion of the Master, depend upon factors such as distance from nearest hazard, accuracy of position fixing systems, speed of ship and sea experienced. In cases such as a planned approach to an anchorage, or harbour entrance, position shall be plotted continuously. Whenever circumstances allow and particularly when in doubt positions shall be checked using alternate position fixing system.

(10) Restricted visibility.—When restricted visibility is encountered or suspected, the officer of the watch shall comply with the collision regulation making proper use of engines, lookout, radar and helm.

(11) Pilotage Waters.—The presence of a pilot shall not relieve the Master or the Officer of the watch from their duties and obligations towards safe navigation. The master and the watch keeping officer shall familiarize themselves with the navigational plan of the pilot for the intended passage including docking and berthing procedure. They shall co-operate closely with the pilot and maintain an accurate check on the vessel's position and movements. Alterations of course

and/or changes in wheel and/or engine orders shall be transmitted through the Officer of the Watch. If the Master or the Officer on which is in any doubt as to the pilot's actions or intentions, he shall seek clarification from the pilot and if still in doubt take corrective action where necessary.

20. Navigational Records.—Master of every ships shall in order to provide an efficient record of the navigation passage maintain atleast the following records,

- (i) Chronometer error.
- (ii) Weather reports.
- (iii) Deviation of magnetic compass.
- (iv) Night orders.
- (v) Correction to Nautical publication.
- (vi) Maintenance and breakdowns of navigational equipment.
- (vii) Daily navigational log (Mates log).

21. Automatic Pilot :

(1) Automatic pilots, where fitted, shall comply with the requirements of the relevant IMO standard.

(2) Master of every vessel fitted with automatic pilot shall cause the manual steering to be tested after prolonged use of automatic pilot and in any case atleast two hours before the vessel is expected to manoeuvre on manual steering.

(3) Alteration of courses with the help of an automatic pilot when other ships are in sight of one another shall be avoided. Alteration of courses in compliance with collision regulations shall be effected by manual steering only.

(4) In areas of high traffic density or in conditions of restricted visibility or in all other hazardous navigational situations, if an automatic pilot is in use, it is required to establish manual control of the ship's steering instantaneously, if the occasion arises in any case qualified helmsman shall at all times be available to take over control of manual steering.

22. Operation of steering gear :

In areas where navigation demands special caution and whenever the ship is being manoeuvred in pilotage or restricted waters or in areas of high traffic density or in a routing systems, more than one steering gear power unit shall be in operation when such units are capable of simultaneous operation.

23. Steering gear tests and drills :

(1) Within 12 hours before departure, the ship's steering gear shall be checked and tested. The test procedure shall include, where applicable, the operation of the following :

- (a) the main steering gear;
- (b) the auxiliary steering gear;
- (c) the steering gear control in the systems;
- (d) steering capability from the navigation bridge as well as from the remote steering

location in the vicinity of the steering gear;

- (e) the emergency power supply where available;
- (f) the rudder angle indicators in relation to the actual position of the rudder;
- (g) communications between the bridge and the remote steering location;
- (h) the steering gear power unit failure alarms; and
- (i) automatic isolating arrangements and other automatic equipment.

(2) (a) Simple operating instructions with a block diagram showing the change over procedures for remote steering gear control systems and steering gear power units shall be permanently displayed on the navigating bridge and in the steering gear compartment.

(b) All ship's officers concerned with the operation or maintenance of steering gear shall be familiar with the operation of the steering systems fitted on the ship and with the procedures for changing over from one system to another.

(3) In addition to the routine checks and tests prescribed in sub-rule (1) and (2) of this rule emergency steering drills shall be conducted atleast one every three months in order to practice emergency steering procedures.

(4) These drills shall include direct control from within the steering gear compartment, the communication procedure with the navigating bridge and where applicable the operation of alternative power supplies.

(5) Every ship on regular frequent voyages of less than 24 hours may carry out the detail tests specified in sub-rule (1) and (2) of this rule atleast once every week. In any case operational tests shall be carried out before departure.

(6) The date upon which the checks and tests prescribed in sub-rule (1) and (2) of this rules are carried out and the date and details of emergency steering drills carried out under sub-rule (4) shall be recorded in the official log book.

PART III

Navigational Equipment—General Requirements

24. Initial installation :—

(1) Every ship while installing any Electronic navigational equipment required by these rules shall :

- (a) install such equipment complying with the general requirements for electronic

navigational aids specified in the relevant IMO standard in addition to the requirements specified in these rules.

- (b) install only such equipment as has been type approved; provided any equipment approved by any other Administration, party to the International Convention for safety of Life at Sea 1974 may also be granted type approval where the details of such equipment and certificates of approval granted by such Administration are submitted to the Director General.

- (c) provide a suitable and efficient source of power supply for the operation of the equipment specified in these rules and for the purposes of testing and charging of any batteries. The source of electrical energy shall be available at all times when the ship is at sea and at all reasonable times when the ship is in port. The supply of electrical energy shall not exceed the limits set out below :

- (i) AC-Supply

Voltage variation $\pm 10\%$
frequency variation $\pm 6\%$

- (ii) DC supply

110 to 220 V $\pm 10\%$ to -20%
24/32 W $\pm 30\%$ to -10%

- (d) carry operating and servicing manuals for each equipment complying with the following :

- (i) In the case of equipments where the design is such that fault diagnosis and repairs on board ship is possible down to component level, the manual should provide full circuit diagrams, component layouts and component parts list.

- (ii) In the case of equipment containing complex modules in which fault diagnosis and repair down to component level is not practicable, the manual should contain sufficient information to enable a defective complex module to be diagnosed, identified and replaced. The requirements of sub-clause (i) should be met in respect of other modules and these discrete components which do not form part of modules.

- (e) carry tools, measuring instruments and spare parts specified in the Second Schedule.

- (f) provide adequate safe access to all navigational equipments specified in these rules so that they can be maintained or

adjusted in situ. Such access shall also be provided for maintenance and adjustment of Radar and Direction Finder antennae.

- (2) Where a ship has changed its registration and has acquired Indian registry for the first time, navigation equipment in use on board such ships shall be considered to have complied with these rules provided :

- (a) such equipment has been accepted by the administration under which the ship was registered previously and

- (b) such equipment complies with the relevant IMO standard.

25. Sitting of navigational equipment :

- (1) unit which has not been type approved for mounting in an exposed position or in a position which normally permits the entry of moisture or water shall not be installed in exposed position.

- (2) The accuracy of ships magnetic compasses shall be safeguarded while installing any navigation or communication equipment.

- (3) Safe distances at which an approved equipment be placed from a standard and magnetic compass in order not to affect the accuracy of such compass shall be clearly marked on such equipment or be stated on the certificate of approval. While installing such equipment safe distance shall be strictly maintained.

Provided that when it is impracticable to maintain the safe distances, the Director General may allow such reduced distances where the actual effects on the compass is shown to be stable and such that it can be corrected by compass adjustment.

- (4) Safe distances specified for the equipment do not take into account the structures required to be added for installation of such equipment. Where such structures are necessary safe distances shall be determined and the equipment installed at such distance.

- (5) Storage of spare parts for equipment shall also comply with the safe distance requirement specified for the equipment for which the spares are stored.

- (6) (a) Where radio interference from any such equipment is likely to affect the radio communications, such equipment should be widely separated from the radio communication system,

- (b) electrical interference or mechanical noise produced by navigational installation shall not effect efficient operation of other equipment.

- (c) noise from navigation installation shall not disturb the members of the crew either on or off duty.
- (d) navigation equipment shall not be installed in position where excessive heat and/or fumes may cause failure or undue maintenance difficulties.
- (e) navigational equipment including antennae where practicable be mounted so as to prevent the performance and reliability of the installation being adversely affected by vibration.
- (f) every equipment shall be designed to provide safeguards which either prevent access to high voltages by means of isolating switches, door switches or similar devices or ensure that access is possible only by means of a tool such as key spanner or screw driver.
- (g) where RF or X-radiation is likely to present a hazard to personnel, warning notices shall be displayed on the equipment showing safe distances. Similar warning shall be shown in the handbook for such equipment.
- (h) Approved safe distance plan showing location of equipment and its distance from magnetic compasses and other equipments shall be carried on board.

26. Maintenance of Navigational equipment :

- (1) Every reasonable step shall be taken to maintain navigational equipment prescribed in these rules in efficient working order. Malfunctioning of an equipment shall not make the ship unseaworthy or a person for delaying the ship in port where :
 - (i) an installation similar to that specified in the regulation is provided additionally and is in good working order; or
 - (ii) there is no appropriate repair agency in the port; or
 - (iii) spare parts are not readily available in that port.
- (2) Where navigational equipment is malfunctioning :
 - (i) a ship on International voyage may be permitted to sail to the next port where such repairs or availability of spare parts is feasible.
 - (ii) a ship on coasting voyage of India may be permitted to sail without such equipment for a period of one month. The Principal Officer may, on consideration

of the circumstances extend this period to a maximum of three months.

(3) The performance of the radar installation shall be checked before the ship proceeds to sea and atleast once every watch whilst the ship is at sea.

(4) Every foreign going ship of 1600 tons or over required to be fitted with a radar installation, shall be provided with atleast one officer or member of crew adequately qualified to carry out radar maintenance Provided that :

- (a) if on an occasion on which a ship goes to sea, such officer or member of the crew is not carried because of illness, incapacity or other unforeseen circumstances, the provisions of this rule shall not apply for a period of one week or the duration of the voyage to the next port of call whichever is later. One such period shall not immediately be followed by another period at sea.
- (b) on every such occasion the master or the owner shall notify the Principal Officer of his inability to carry a suitably qualified person for this purpose and make an entry in the official log book to that effect.

(5) While a ship which is required to be fitted with a radar installation is at sea and a radar watch is being kept, the radar installation shall be under the control of Master or a certified Watch Keeping Officer.

(6) For the purposes of these rules, an officer or crew member shall be deemed qualified to carry out radar maintenance if he holds :

- (a) a Radar Maintenance Certificate.
- (b) a certificate recognised by Director General as being equivalent to the certificates mentioned in clause (a) or
- (c) a certificate of proficiency to carry out maintenance on specified types of radar installations granted at the conclusion of a radar manufacturer's course.
- (d) a special certificate to carry out maintenance on specified type of radar installations issued by the Director General upon satisfactory written evidence that the applicant's employment over a period of not less than 10 years prior to issue of such certificate has included the maintenance of marine radar installation;

Provided that the certificates so issued shall not be valid for more than five years after issue and in any case no such certificate shall be issued after 1st January 1995.

PART IV

NAVIGATIONAL EQUIPMENT CARRIAGE REQUIREMENT

27. Ships of 150 tons gross tonnage and above :—

(1) This rule applies to ships of 150 tons gross tonnage and above.

(2) Every such ship shall carry :

- (a) a standard magnetic compass fitted on the centre line of the ship and mounted on a binnacle;
- (b) steering magnetic compass fitted on the centre line of the ship and mounted on a binnacle or an arrangement by which heading information provided by the standard compass required under (a) is made available and is clearly readable by the helmsman at the main steering position.
- (c) where a standard and steering compass is fitted, adequate means of communication between the standard compass position and the normal navigation control position.
- (d) means for taking bearings as nearly as practicable over an arc of the horizon of 360°, provided ships of less than 300 tons gross tonnage plying on the coasting trade of India may be granted relaxation from the above requirement where it is considered that total compliance shall be impracticable.

(3) Every magnetic compass referred to in sub-rule 2 shall be properly adjusted and its table or curve of residual deviation shall be available at all times on the bridge.

(4) Such table or curve of residual deviation shall be checked for accuracy once at least every twelve months or through record of compass deviations maintained as per requirements of rule 20. Where a ship has undergone subsequential structural changes or alteration which are likely to affect such table or curves or where large residual deviations are observed, the magnetic compass shall be readjusted and a new table or curve of residual deviation shall be made available.

(5) Every such ship shall also carry a spare magnetic compass inter-changeable with the standard compass; provided where the ship is fitted with a steering magnetic compass and a gyro compass this requirement need not be complied with.

(6) Information with respect to the ship's heading shall be made available by suitable means at the emergency steering position, where provided.

(7) Every ship, shall carry a sextant and a chronometer.

(8) Every such ship shall carry an aneroid barometer or a mercury barometer calibrated by an appropriate officer of the Indian Meteorological department.

28. Ships of less than 150 tons gross tonnage :

(1) This rule applies to ships of less than 150 tons gross tonnage.

(2) Every such ship shall comply with the provisions of rule 27 as far as practicable. Every such ship shall, in any case, be provided with a steering compass and efficient means for :

- (a) taking bearings
- (b) measuring depth of water; and
- (c) measuring distance steamed.

29. Ships of 500 gross tonnage and above :

(1) This rule applies to ships of 500 tons gross tonnage and above.

(2) Every such ship shall comply with the provisions of rule 27 and in addition shall carry :

- (a) master gyro compass or a gyro repeater clearly readable by the helmsman at the main steering position;
- (b) radar installation along with facilities for plotting radar bearings which, as far as possible shall be as effective as a reflection plotter;
- (c) device for indicating speed and distance;
- (d) indicators showing the rudder angle, the rate of revolution of each propeller and in addition, if fitted with variable pitch propeller or lateral thrust propeller, the operational mode of each such propeller. All such indicators shall be readable from the conning position, and
- (c) an echo sounding device.

30. Ships of 1600 gross tonnage and above :

(1) This rule applies to ships of more than 1600 tons gross tonnage engaged on International voyages or on voyages which extend more than 500 miles.

(2) Every ship shall comply with the provisions of rule 29 and in addition shall carry.

- (a) a gyro repeater or repeaters suitable placed for taking bearings, as nearly

as practicable, over an arc of the horizon of 360°.

(b) radio direction finding apparatus.

31. Ships of 10,000 tons gross tonnage and above :

(1) This rule applies to vessels of 10,000 tons gross tonnage and upwards.

(2) Every ship shall carry the equipment specified in rule 30 and in addition shall comply with this rule.

(3) Every such ship shall carry :

(a) two radar installations, each capable of being operated independently of the other,

(b) at least one of the radar installations specified in clause (a) of this sub-rule shall be equipped to operate on 9 Ghz frequency to detect survival craft radar transponder beacons. Provided ships constructed before 1st September 1986 may comply with the requirement not later than 1st January 1995.

(c) an automatic radar plotting aid.

(d) a device to indicate speed and distance through the water.

(4) Ships of 1,00,000 tons gross tonnage and upwards constructed on or after 1st September 1984, shall, in addition, be fitted with a rate of turn indicator.

32. Provision of Pilot Ladder :—

(1) Every ship shall be provided with a pilot ladder or other safe and convenient mean which shall comply with the requirement of the relevant IMO standard.

33. Maintenance and use of a Pilot Ladder and other appliances :

(1) The pilot ladder and other appliances required to be carried on board under rule 32 shall be kept in good condition and shall be reserved for the embarkation and disembarkation of pilots and officer or other persons while a ship is arriving or leaving a port.

(2) Pilot Ladders and other appliances such as mechanical hoists shall be used whenever a pilot or Harbour Master embarks or disembarks from a ship. No other ladder other than pilot ladder shall be used for such purpose.

PART V

MISCELLANEOUS REQUIREMENTS

34. Emergency towing arrangements for tankers :—

(1) Every tanker, chemical carrier and Gas carriers or vessels carrying hazardous and noxious

substances of 50,000 tons deadweight or more shall be provided with an emergency towing arrangements in compliance with the relevant IMO standard.

(2) Every tanker or chemical carrier and gas carrier of more than 100,000 tons deadweight or more shall also be provided with such towing arrangements at the stern.

(3) Every such towing arrangements shall at all times be pre-rigged and so stored that it can be brought into use with the least power requirements.

35. Equivalents and Exemptions :—

(1) The Central Government may, if it considers unreasonable or unnecessary to require a standard magnetic compass, exempt classes of ships from these requirements if the nature of the voyage, the ship's proximity to land or the type of ships does not warrant a standard compass. In any case, however, every such ship shall be provided with a steering compass.

(2) The Central Government may exempt a ship of less than 500 gross tonnage from the requirements of the radio direction finder equipment. Every such grant of exemption shall take into account that the radio direction finder equipment is necessary both as navigation equipment and as an aid to locating ships, aircrafts and survival craft.

(3) Any of the equipment specified in these rules and installed on board ships on or after 1st September, 1984, shall, conform to the relevant IMO standard. Equipment fitted prior to 1st September 1984, shall be exempted from full compliance with the IMO standard provided the equipments generally meets the requirement of the functional criteria.

(4) If the application of the requirements of these rules necessitates structural alterations to a ship constructed before 1st September 1984, an extension of the time limit for fitting the required equipment shall be granted taking into account the first scheduled drydocking of such a ship.

(5) Except as provided elsewhere in these rules, the Central Government may grant to individual ships exemptions of a partial or conditional nature when any such ship is engaged on a voyage where

a maximum distance from the ship to a shore, the length and nature of the voyage, the absence of general navigation hazards, and other conditions affecting safety are such as to render the full

application of these rules unreasonable or unnecessary. Grant of every such exemption shall take into account the effect that such exemption may have upon the safety of all other ships.

The First Schedule

(See rule 14)

Safety Manning Certificate

Issued under the provisions of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974.

Name of Ship	Port of Registry	Distinctive letters	Gross Tonnage
1.			
2.			
3.			
4.			
5.			

I, the undersigned certify.....(1) that the above mentioned ship, having regard to the principles and guidelines as set out in IMO Resolution A 481 (XII) and Section 76 of Merchant Shipping Act, 1958 (44 of 1958), is considered to be safety manned if, whenever she proceeds to sea it carried not less than the number and grade of personnel shown in the table set out below:

Table

(a) Deck Department		(b) Engine Department	
Rank	Grade	Rank	Grade
Master		Chief Engineer	
Chief Officer		Second Engineer	
Second Officer		Third Engineer	
Third Officer		Fourth Engineer	
Radio Officer		Rating Watchkeeping	
Ratings			
Watchkeeping Officer			

(c) Certificated persons for survival craft.....

(d) Persons with Dangerous Cargo Endorsement:—

Officers.....

Ratings.....

2. This Certificate is limited to service as follows:

.....

.....

.....

.....

3. This Certificate is valid until.....
subject to the conditions specified in any temporary dispensation that may be issued by the authority.

Issued at Bombay/Madras/Calcutta.

Date:

Principal Officer
Mercantile Marine Deptt.

SECOND SCHEDULE

See Rule—24(1)(e)

Tools, measuring instruments, spare parts, etc.

1. Tools and miscellaneous items to be carried by all ships

- 1 medium size half round file
- 1 pair large insulated pliers
- 1 pair large long nose pliers
- 1 pair miniature long nose pliers
- 1 pair miniature side cutting pliers
- 1 long screwdriver, insulated, with or 6 mm blade
- 1 medium length screwdriver, non-magnetic, with 6 mm blade
- 1 grub screwdriver, insulated with 3 mm blade
- 1 screwdriver, watchmakers with 1.5 mm blade
- 1 screwdriver, small, cross-headed
- 1 screwdriver, medium, cross-headed
- 1 set of BA spanners (flat and box) (sizes 0, 2, 4, 6 and SBA)
- 1 set of isometric spanners (flat and box) (sizes M2 to M6)
- 1 spanner, adjustable up to 25 mm gap
- 1 set of Allen keys
- 1.5 mm to 6 mm metric
- 1 Allen key size .050 in AP
- 1 light duty soldering iron for use with PCBs, suitable to the ship's voltage.
- 1 solder extractor
- 1 torch or portable inspection lamp
- 25 grams of petroleum jelly
- 100 grams of resin-cored solder
- 100 grams of insulating taps
- 100 grams of switch lubricant
- 6 metres of flexible insulated wire (5 amp)
- A quantity of the following 1 grease suitable for machine in use (where appropriate)
- silicone compound
- oil for scanner gear box (where appropriate)
- fuse wire, 5 amp and 15 amp

(b) Any special tools necessary as detailed in the equipment manual should also be carried.

2. Measuring instruments

1 high grade multimeter, with a minimum sensitivity of 20 kohm/volt, capable of reading ac and dc currents upto 10 amps, voltages upto 1 KV and resistance from 1 ohm to 10M ohms to be carried on all ships.

1 EHT multiplier suitable for use with the multimeter, or other means of measuring EHT voltages upto 20 KV to be carried on ships operating outside the area specified in the footnote below.

1 dual trace or double beam oscilloscope having a bandwidth of atleast 5 MHz to be carried on ships operating outside the area specified in the footnote below.

3. Spare parts and spare equipment for radar installation (as appropriate for the radar installed).

This list contains these spare parts which are in widespread use. It should be noted that radars may contain other items which could, with advantage, be carried but which are not sufficiently widespread in use to justify inclusion in this list. The carriage of such additional items would be on a voluntary basis.

1 valve for each in use, upto a maximum of 5 of each type.

1 set of brushes for each machine included in the radar installation.

1 Magnetron for each type in use.

1 Klystron for each type in use.

1 TR cell (for 3 cm radars only).

1 drive belt of each type-fitted.

1 heading marker antenna switch assembly for each type in use.

1 set of generator bearings (if only one generator is fitted).

1 set of time base output transistors for each type in use.

1 set of video output transistors for each type in use.

1 set of extension leads and extension PCB for servicing purposes (where appropriate).

Notes : (a) The tools listed need not necessarily duplicate any which are required to be carried to conform to the Radio Installation Regulations.

4. Spare parts and spare equipment for gyro compass installations (as appropriate for the equipment in use). The following items should be carried on ships required by the regulations to have a gyro compass installation :

2 cartridges for each cartridge fuse in use.

2 dial lamps for each dial lamp in use.

1 glass, azimuth circle, for each type in use.

1 glass, pelorus stand cover, for each type in use.

5. Spare parts and spare equipment for echo sounder installations (as appropriate for the equipment in use). The following items should be carried

on ships required by the Regulations to have an echo sounder installation :

2 cartridges for each cartridge fuse in use.

1 lamp for each indicator lamp in use.

1 stylus.

2 rolls of recording paper.

6. Spare parts and spare equipment for direction-finder installations (as appropriate for the equipment in use). The following items should be carried on ships required by the Regulations to have a direction-finder installation :

2 cartridges for each cartridge fuse in use.

1 lamp for each indicator lamp in use.

[F. No. SR-11013/1/92-MA]
O P. MAHEY, Under Secy.

